



## Rôles sociaux et mobilités quotidiennes

Du bien-être des mères de famille professionnellement actives

---

Rapport final

COST A34 «Genre et bien-être: travail, famille et politiques publiques»

Olivier Walser, géographe

Luc Vodoz, politologue

Novembre 2008



Communauté d'études pour l'aménagement du territoire

EPFL ENAC INTER CEAT • BP • Station 16 • 1015 Lausanne • tél. 021 693 41 65 • fax 021 693 41 54 • <http://ceat.epfl.ch>

32.106.07 / LV-OW  
17.11.2008

## Rôles sociaux et mobilités quotidiennes

Du bien-être des mères de famille professionnellement actives

---

Rapport final

COST A34 «Genre et bien-être: travail, famille et politiques publiques»

Olivier Walser, géographe

Luc Vodoz, politologue

Novembre 2008

## Remerciements

Nous remercions le Secrétariat d'Etat à la Recherche (SER, Berne), qui a cofinancé la recherche dont ce rapport est issu, dans le cadre de l'Action européenne de recherche COST A 34.

Nous remercions également les personnes qui nous ont accordé un entretien, et plus particulièrement les mères d'enfants en âge scolaire et professionnellement actives qui nous ont consacré un peu de leur précieux temps – en dépit de journées fréquemment déjà trop chargées.

## Impressum

Référencement recommandé: WALSER Olivier, VODOZ Luc 2008. *Rôles sociaux et mobilités quotidiennes. Du bien-être des mères de famille professionnellement actives. Rapport final.* Lausanne: C.E.A.T. [68 p.; recherche menée dans le cadre de l'Action européenne COST A34].

Mandant: C.E.A.T.-EPFL.

Cofinancement: Secrétariat d'Etat à la recherche (SER), Berne, Suisse.

Equipe de projet: WALSER Olivier et VODOZ Luc, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire (C.E.A.T.), Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL).

Commande du document: EPFL ENAC INTER CEAT; BP - Station 16; CH-1015 Lausanne.  
Tél. +41 (0)21 693 41 65, fax +41 (0)21 693 41 54; [secretaire.ceat@epfl.ch](mailto:secretaire.ceat@epfl.ch); <http://ceat.epfl.ch>

# SOMMAIRE

<b>SYNTHÈSE INTRODUCTIVE.....</b>	<b>1</b>
<b>1. INTRODUCTION .....</b>	<b>3</b>
1.1 Contexte du projet.....	3
1.2 Problématique.....	3
1.3 Objectifs, hypothèses et questions de recherche .....	6
1.4 Méthodologie .....	7
<b>2. BASES THÉORIQUES.....</b>	<b>10</b>
2.1 La mobilité est dans l' <i>aire</i> du temps.....	10
2.2 La multiplication des rôles sociaux .....	13
2.3 Approche par le potentiel de mobilité.....	15
<b>3. ÉTUDES DE CAS.....</b>	<b>19</b>
3.1 Analyses des pratiques mobiles des mères de famille professionnellement actives (indicateurs de type <i>emic</i> ).....	19
3.1.1 L'échantillon: la diversité des mères interviewées .....	20
3.1.2 Conciliation des rôles sociaux: gestion du temps dans l'espace .....	22
3.1.3 Facteurs influant sur les mobilités des mères professionnellement actives .....	24
3.1.4 Appropriation différenciée des facteurs recensés et impact sur le bien-être .....	26
3.1.5 Stratégies mobiles «genrées»? .....	30
3.2 Régulation de la mobilité (indicateurs de type <i>etic</i> ): éléments de réflexion .....	32
3.2.1 La Chaux-de-Fonds .....	33
3.2.2 Burgdorf .....	36
<b>4. ENSEIGNEMENTS ET RECOMMANDATIONS .....</b>	<b>38</b>
4.1 Enseignements .....	38
4.2 Recommandations .....	43
<b>5. CONCLUSIONS .....</b>	<b>48</b>
5.1 La conceptualisation de la <i>motilité</i> .....	48
5.2 A propos des indicateurs de bien-être .....	49
5.3 Des choix de société.....	50
<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>52</b>
<b>ANNEXE 1: formulaire d'enquête .....</b>	<b>60</b>
<b>ANNEXE 2: guide d'entretien .....</b>	<b>62</b>
<b>ANNEXE 3: exemples de fiches objectifs .....</b>	<b>64</b>



## SYNTHÈSE INTRODUCTIVE

*«[...] Sachant que seul est libre qui use de sa liberté et que la force de la communauté se mesure au bien-être du plus faible de ses membres [...]»*

Extrait du Préambule de la Constitution fédérale de la Confédération suisse (1999)

«Seul est mobile qui use de sa mobilité», est-on tenté d'écrire d'emblée, paraphrasant ainsi cette belle assertion du Préambule de la Constitution fédérale helvétique, que nous avons inscrite en épigramme. En effet, tout comme la liberté, la mobilité recèle à la fois une composante virtuelle, potentielle, et une composante matérielle, effective: le déplacement. Mais c'est précisément sur la base du constat que les déplacements effectifs, accomplis, observables, ne sont pas les seuls éléments déterminants pour comprendre la mobilité de tel ou tel acteur social, que nous avons entrepris de mettre l'accent, dans cette recherche, sur la dimension potentielle de la mobilité – qu'à la suite de Vincent Kaufmann (2002, 2004) nous nommerons *la motilité*.

C'est néanmoins également à certains des plus vulnérables des membres de notre société que nous nous intéressons ici: les enfants en âge de scolarité primaire (5-10 ans), qui compte tenu de plusieurs facteurs tant urbanistiques que sociaux sont aujourd'hui de plus en plus dépendants de leurs parents – le plus souvent de leur mère – pour se rendre quotidiennement à l'école tout en évitant les pièges encore si fréquemment mortels du trafic automobile.

Surtout, c'est sur le bien-être de celles et ceux qui ont la responsabilité de ces enfants que nous nous penchons. Et c'est plus particulièrement des mères de famille professionnellement actives qu'il s'agit. En effet, la mobilité de ces mères est réputée compliquée, puisqu'elle dépend d'obligations multiples et variées: les divers rôles sociaux qu'assument ces mères (femmes, mères, épouses, travailleuses, citoyennes, consommatrices, etc.), et surtout les contraintes spatio-temporelles très fortes qu'impliquent plus spécifiquement les tâches d'accompagnement des jeunes enfants au travers d'un environnement urbain souvent complexe et plutôt dangereux, donnent au potentiel de mobilité de ces mères un caractère déterminant pour la qualité de leur vie quotidienne – pour leur bien-être. Et c'est la raison pour laquelle cette recherche a été menée dans le cadre du réseau COST A 34 «Genre et bien-être: travail, famille et politiques publiques», dont les équipes suisses travaillent notamment sur des thématiques relatives au bien-être des femmes à diverses étapes de la vie.

### **Mère ou parent-pivot? Remarque importante**

Tout au long de ce rapport, nous évoquerons le plus souvent les «mères de famille professionnellement actives», pour mettre en évidence cette double contrainte de responsabilité des enfants au quotidien et d'engagement professionnel (généralement salarié, que ce soit à temps partiel ou à plein temps). Nos analyses tendent toutefois à montrer clairement que la situation de ces mères est liée à leur *genre*, et non à leur *sexe*. Autrement dit, un certain nombre de pères sont sans aucun doute dans une situation tout à fait comparable à celles des mères que nous avons interviewées. Dès lors, et bien que d'un point de vue statistique il s'agisse beaucoup plus fréquemment de mères que de pères, il serait plus pertinent de parler du «parent-pivot» plutôt que de la mère (ou du père) professionnellement active (actif) – «parent-pivot» désignant, au sein d'un couple dont les deux membres travaillent, celle ou celui qui assume le rôle organisationnel central dans la famille globalement et pour l'accompagnement des jeunes enfants en particulier. En effet, le cas d'une répartition équilibrée de ce type de fonctions entre deux parents professionnellement actifs reste aujourd'hui plutôt rare...

De manière synthétique, les trois hypothèses qui ont guidé notre travail mettaient en avant le fait (a) que la mobilité (potentielle ou effective) du parent-pivot est spécifique, (b) que cette réalité n'est pas véritablement prise en considération par les autorités (administrations, etc.) en charge de planifier et de gérer les politiques de mobilité à l'échelle locale, et enfin (c) qu'une meilleure intégration des parents-pivots et de leurs préoccupations lors des processus d'élaboration des politiques locales déterminantes en termes de mobilité quotidienne serait de nature à atténuer ce déficit de prise en compte des contraintes et enjeux particuliers en question.

Outre des investigations bibliographiques préliminaires, cette recherche a pris la forme d'études de cas dans deux villes moyennes en Suisse, consistant notamment à interviewer une vingtaine de mères (d'enfants de 5-10 ans et professionnellement actives) dans chacune de ces villes. Cette série d'entretiens nous a conduits à valider assez largement nos hypothèses – sous réserve de l'analyse des effets escomptés d'une meilleure intégration des mères aux processus de planification urbaine, analyse qu'il n'a pas été possible de réaliser dans le cadre relativement limité de cette recherche.

Fondamentalement, trois principaux résultats émanent de ce projet:

- 1) D'un point de vue théorique, les approches développées par Amartya Sen (concept de *capabilité*, Sen 1985, 1992) ainsi que les travaux de Vincent Kaufmann (concept de *motilité*, Kaufmann 2002, 2004) se sont avérés fructueux pour appréhender notre problématique. La distinction entre mobilité potentielle (*motilité*) et mobilité accomplie (déplacement) permet effectivement d'appréhender des facettes latentes mais importantes du vécu des personnes interviewées, et donc de mieux comprendre les implications des enjeux de mobilité pour la vie quotidienne des personnes considérées. Un affinage du concept de *motilité* et de son opérationnalisation reste néanmoins possible voire souhaitable – cf. à cet égard le chapitre conclusif de ce rapport.
- 2) D'un point de vue empirique, la mobilité des mères de famille (des parents-pivots) est non seulement spécifique, mais aussi véritablement problématique. A la fois contrainte forte et ressource incontournable pour faire face aux diverses exigences de la vie quotidienne, la mobilité est un facteur crucial – sinon le facteur principal – pour l'articulation des divers rôles sociaux assumés. Or les politiques locales (politiques de transport et planification urbaine, mais aussi politique des infrastructures scolaires et parascolaires, etc.) sont généralement dépourvues de mesures destinées spécifiquement à ce public particulièrement vulnérable.
- 3) En relation avec l'Action COST A34 enfin, les enjeux de mobilité s'avèrent effectivement être cruciaux dans une approche combinant *genre, bien-être, travail, famille et politiques publiques*. Et nos études de cas le montrent: à défaut d'une prise en compte explicite des enjeux spécifiques auxquels sont confrontés les parents-pivots, la marge de manœuvre réduite dont ceux-ci disposent affecte significativement leur bien-être.

Sur la base des réflexions menées, et surtout du matériau empirique collecté, nous avons en outre formulé quelques enseignements et recommandations (chap. 4), dont nous espérons qu'ils seront utiles à celles et ceux qui s'attellent à mieux comprendre les défis quotidiens du parent qui «bouge» – et qui ambitionnent de contribuer à les relever.



*A l'heure de livrer ce rapport, nous aimerions encore remercier chaleureusement les mères de famille nous ayant accordé un entretien – en dépit d'emplois du temps souvent déjà fort chargés!*

# 1. INTRODUCTION

## 1.1 Contexte du projet

Le projet dont le présent rapport consigne les principaux résultats a été réalisé dans le cadre du programme de recherche européen COST A34 «Genre et bien-être: interactions entre le travail, la famille et les politiques publiques», cofinancé par les autorités fédérales helvétiques et l'Union européenne. Coordonné par le prof. Michel Oris (Université de Genève), le réseau suisse COST A34 comprend un certain nombre de chercheuses et chercheurs attelés à ce programme, qui étudient notamment comment intégrer le genre dans les divers indicateurs mobilisés pour mesurer le bien-être des individus. L'ensemble de ces chercheurs<sup>1</sup> se réfère au cadre conceptuel de l'approche par les *capabilités* telle que l'a développée Amartya Sen (1985, 1992). Il étudie des questions classiques telles que celles de la participation des femmes à la décision politique, ou de leur accès aux ressources économiques, à la santé ou encore à l'éducation; mais aussi des questions moins fréquemment abordées, telles que les liens entre genre et mobilité, ainsi que les implications pour leur bien-être des besoins et pratiques de mobilité spécifiques aux femmes (Burgnard 2007).

L'une des ambitions de la contribution suisse au programme COST A34 est de réduire le fossé entre les indicateurs de type *etic*, c'est-à-dire ceux considérés comme utiles par la communauté des scientifiques et décideurs politiques, et les indicateurs de type *emic*, c'est-à-dire ceux perçus comme compréhensibles et sensibles par les membres du groupe culturel étudié. En d'autres termes, il s'agit d'intégrer les savoirs subjectifs (qui de fait déterminent largement les comportements) aux savoirs experts (mobilisés pour définir les politiques publiques destinées précisément à infléchir ces comportements).

Une telle préoccupation est naturellement importante, de manière générale, si l'on espère que des politiques publiques véritablement efficaces soient définies et mises en œuvre. Elle est plus importante encore si l'on considère la faible représentation des femmes – et plus encore des mères de famille – dans les instances politiques voire administratives appelées à assumer l'action publique dans un domaine qui, justement, concerne plus particulièrement les femmes: la mobilité des mères de famille (avec enfants en âge de scolarité primaire). Notre recherche constitue dès lors une contribution aux travaux du programme COST A34 certes quantitativement modeste, mais qualitativement significative.

## 1.2 Problématique

Incontestablement, la morphologie, les structures et les fonctions urbaines évoluent. Pouvant être qualifié de *système complexe de zones discontinues, fragmentées, aux limites incertaines et hétérogènes* (Ascher 1995), l'environnement construit est aussi le lieu du changement social. C'est aujourd'hui un espace parcouru en tout sens, à toute heure, pour des motifs de plus en plus variés, observe également François Ascher. Relier rapidement des fragments d'espaces entre eux est un

---

<sup>1</sup> Pour alléger le texte, nous renoncerons le plus souvent au langage épïcène. En espérant que les lectrices ne nous en tiendront pas rigueur!



besoin social apparemment impératif et en constante augmentation (Dupuy, 1995; Kaufmann, 2001; Rémy, 2004). La mobilité est bel et bien dans l'*aire du temps*<sup>2</sup>.

Vincent Kaufmann (2004) relève trois évolutions qui placent la mobilité toujours plus au centre de la vie des individus: la complexification de la vie des ménages avec l'augmentation des activités et *l'éclatement spatial des espaces de la vie quotidienne*; l'exigence croissante de flexibilité dans l'emploi; et la diversification des moyens de se déplacer ou d'être présent virtuellement. L'arrivée des femmes sur le marché du travail et le maintien de la répartition inégale des tâches domestiques, qui leur incombent encore majoritairement, les placent au cœur de ces transformations. Entre gestion du ménage et des enfants et investissement professionnel, les femmes sont amenées à trouver des modes d'organisation performants dans lesquels la mobilité joue un rôle décisif.

Il semble clair que l'accroissement généralisé des flux et des mouvements urbains n'affecte pas avec la même intensité et de la même manière, sans aucune distinction, chaque citadine *versus* chaque citoyen: les diverses aptitudes à se mouvoir en ville, comme autant d'identités propres, ne sont sans doute pas suffisamment considérées dans leurs particularités.

Or la mobilité<sup>3</sup> est certainement un facteur crucial parmi les déterminants du bien-être – au même titre voire davantage que l'accès aux ressources financières ou éducatives par exemple. En effet la mobilité est à la fois une condition d'autonomie, un moyen indispensable pour pouvoir satisfaire toute une série de besoins (se déplacer pour accéder à tel ou tel service p. ex.); à la fois une valeur intrinsèque: la liberté de se mouvoir, en tant que l'un des droits fondamentaux dont devrait pouvoir se prévaloir tout être humain (Déclaration universelle des droits de l'homme, art. 13).

Pris séparément, les thèmes de la mobilité quotidienne, des rôles sociaux (perspective genre) et de l'aménagement du territoire constituent de vastes champs de recherche largement explorés. Combinées entre elles, ces thématiques ont également fait l'objet de multiples analyses que l'on peut grossièrement regrouper sous le thème «la femme et la ville». Ce champ d'études a été exploré sous des angles fort différents. Les études à caractère historique constituent un domaine de recherche important et qui porte principalement sur l'émergence de la ville industrielle, de la ségrégation spatiale parallèlement à l'avènement de la distinction entre espaces public et privé et de la famille nucléaire. Paravicini (1990) montre ainsi de manière éloquente les relations étroites qui existent entre l'apparition du rôle de la femme au foyer bourgeoise et l'évolution de la configuration des logements. Elle met l'accent sur le rôle du cadre bâti dans la «domestication» de la population ouvrière, et des femmes en particulier, dont les comportements étaient jugés dangereux, d'un point de vue sanitaire autant que social.

Se distingue également une littérature féministe, souvent mais pas exclusivement, issue des milieux de l'architecture et de l'urbanisme et qui met l'accent sur les questions d'insécurité liées aux espaces publics (Howe 1995). Cette littérature dénonce également le caractère sexué de la planification spatiale, planification qui tend à (re)produire les inégalités sociales et de genre (Weisman 1994). Dans cette optique, l'appropriation de l'espace est un acte politique étroitement lié au statut social et au pouvoir que détiennent les individus et les groupes sociaux. La ville, et plus largement le cadre bâti, sont ainsi le reflet des inégalités sociales et de genre. Architectes et urbanistes ont également produit, dans une perspective moins militante, des analyses sur l'évolution des villes, sur leur

---

<sup>2</sup> Nous faisons référence au titre de l'ouvrage collectif édité sous la direction de Luc Vodoz *et al.* (2004): *Les territoires de la mobilité. L'aire du temps*.

<sup>3</sup> Par «mobilité», nous entendons ici tant la *possibilité* de se mouvoir que les déplacements *effectifs*. Nous reviendrons plus loin (chap. 2) sur ces diverses composantes de «la mobilité».

structuration spatiale en zones de plus en plus spécialisées, sur les phénomènes de «gentrification», sur la monofonctionnalité des banlieues, autant de facteurs qui ont un impact sur l'égalité entre femmes et hommes, notamment en ce qui a trait à l'accès à l'emploi et plus généralement à l'usage de la ville (Howe 1995; Paravicini 1995).<sup>4</sup>

En termes de gestion urbaine, précisément, des travaux ont été réalisés pour mesurer la participation des femmes à l'élaboration et à la mise en œuvre des politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme. Le constat, toujours renouvelé, est celui de leur absence ou du moins de leur faible représentation, alors même qu'elles sont porteuses de valeurs et d'intérêts différents voire divergents de ceux des hommes, et qui ne sont que rarement pris en compte (Breitenmoser et Michel 1994; Michel 1994).

Il faut également mentionner toutes les approches, et elles sont nombreuses, centrées sur la mobilité. Mobilité et aménagement du territoire, mobilité et urbanisation/métropolisation, mobilité et territorialité sont autant de thématiques souvent abordées dans les milieux spécialisés (Schendelen van 1995; Vodoz et al. 2004). Mais nombreuses sont également les études à analyser la mobilité (essentiellement les déplacements domicile-travail) en fonction des sexes et en prenant en considération les choix modaux effectués par les individus et groupes sociaux (Camstra 1995; Duchène et Pêcheur 1995; Prédali 2002; Cattani 2005). Parfois est également intégrée une réflexion quant aux multiples rôles assumés par les femmes qui les contraignent à de nombreux déplacements, dans des conditions parfois difficiles (Duchène et Pêcheur 1995; Schendelen van 1995). C'est dans cette catégorie de travaux que l'on peut classer l'approche de l'urbanisme du temps développée notamment en Italie (Bonfiglioli et Stabilini 2004; Lenzi 2005). Cette dernière fait le lien entre mobilité et articulation des temps sociaux. La question des temps sociaux constitue une problématique centrale malheureusement souvent étudiée pour elle-même, avec un fort accent sur la «conciliation» des temps consacrés à l'emploi et à la famille (Godard 2004; Tremblay 2004).

Pour notre part, nous focalisons ici l'attention sur les *mères de famille professionnellement actives, ayant des enfants scolarisés au niveau primaire* (au moins un enfant ayant entre 5 à 10 ans). Il s'agit donc d'un sous-ensemble particulier, auquel nous nous intéressons précisément en raison du nombre important de contraintes organisationnelles qui les enserrent: ces femmes cumulent fréquemment non seulement les tâches ménagères traditionnellement dévolues aux femmes et les tâches rémunérées autrefois réservées principalement aux hommes, mais aussi la gestion quotidienne des dépendances de leurs enfants scolarisés. Ces derniers sont en effet le plus souvent encore incapables de se déplacer seul, tout en ayant des obligations scolaires quotidiennes qui rendent les déplacements indispensables deux à quatre fois par jour au moins. Dès lors, la dépendance de ces enfants est évidemment un facteur de limitation importante de l'autonomie de leurs mères.

La surcharge de tâches incombant aux mères en question se traduit naturellement aussi par une plus faible propension de ces femmes à s'impliquer fortement dans des activités collectives de types associatif ou politique: elles n'en ont tout simplement pas le loisir, pas le temps. Le paradoxe est que dès lors, leurs besoins spécifiques de mères de famille professionnellement actives ne sont guère pris en compte par les acteurs qui influencent leurs conditions de vie. Il est donc probable – c'est du moins l'une des hypothèses qui sous-tendent cette recherche – que les instruments de régulation de la mobilité au niveau local (plans d'aménagement et d'urbanisme, plans de mobilité communaux) soient

---

<sup>4</sup> «Les hommes et les femmes utilisent et perçoivent leur ville différemment, selon leurs rôles et leurs responsabilités respectifs dans la division du travail basée sur la distinction entre les sexes. (...) Les rôles respectifs et les relations entre les sexes se reflètent, en zone urbaine, dans l'organisation spatiale et fonctionnelle de la ville. Ce qui a d'importantes répercussions sur les grandes lignes de la politique urbaine et sur l'aménagement et la gestion des villes» (Beall et Levy 1995: 3; voir aussi Denêfle 2004).

peu adaptés à ces besoins spécifiques, et ne contribuent dès lors aucunement à réduire les discriminations dont les mères de famille en question sont vraisemblablement l'objet.

Les raisons pour lesquelles c'est tout particulièrement la mobilité – que nous supposons spécifique – des mères de famille professionnellement actives qui nous intéresse viennent d'être exposées. Il faut cependant souligner ici que c'est *en relation avec leur rôle social* (leurs rôles sociaux multiples) que ces mères sont supposées avoir des besoins et pratiques de mobilité spécifiques: il s'agit d'une approche par le *genre* et non pas le *sexe* des individus considérés. Corollaire de cette précision conceptuelle: ces mères de famille pourraient très bien être... des hommes. Il arrive en effet de plus en plus fréquemment – même si c'est encore beaucoup moins souvent le cas en valeurs absolues – que ce soient des hommes qui cumulent les divers rôles sociaux considérés, en particulier dans le cas de familles monoparentales à parent masculin, mais aussi dans diverses familles biparentales dont la mère exerce une activité professionnelle très prenante tandis que l'homme joue davantage le rôle traditionnellement dévolu aux femmes (travail à temps partiel ou homme au foyer, responsable de l'essentiel des tâches ménagères et éducatives, etc.).

Dans notre échantillon d'interviewées, nous n'avons retenu que des mères. Mais il nous semble aller de soi qu'une certaine part de nos observations pourrait être extrapolée à la situation d'hommes vivant des «conditions de paternité» analogue aux «conditions de maternité» des mères de famille professionnellement actives dont nous avons analysé les besoins et pratiques. A nos yeux, ce sont donc les «conditions de parentalité» – et en l'occurrence le cumul de rôles sociaux incombant à une personne clef du ménage – qui sont prépondérantes bien davantage que le sexe pour déterminer les besoins, conditions et pratiques de mobilité considérées.

### 1.3 Objectifs, hypothèses et questions de recherche

Les objectifs de cette recherche touchent à l'analyse de l'influence des politiques à incidences spatiales sur le bien-être des mères de famille, et ce dans le domaine de la gestion de la mobilité en particulier, mais également dans ceux du développement territorial (caractéristiques des zones résidentielles, mixité fonctionnelle dans les quartiers, etc.) ainsi que de l'implantation de services à la collectivité. Ces instruments de régulation sont mis en relation avec la capacité des femmes à concilier les différents rôles sociaux qui leur incombent encore le plus souvent (Oppong 1987).

Les travaux sur la ville ont d'ailleurs fait bien peu place à la dimension «genrée» des inégalités et des différenciations, comme l'affirment Jacqueline Coutras (1996) et Marie-Christine Jaillet (2004). Et c'est précisément pour combler une partie de cette lacune qu'au travers de cette recherche nous ambitionnons de répondre aux trois questions centrales suivantes:

- 1) Quels sont les pratiques et les besoins actuels des mères de famille professionnellement actives en termes de mobilité (et en quoi sont-ils spécifiques)?
- 2) Compte tenu de l'évolution du rôle des mères de famille, quelles adaptations dans les politiques publiques à incidences spatiales seraient-elles pertinentes pour répondre à leurs besoins (év. spécifiques) et ainsi contribuer à leur bien-être?
- 3) Dans quelles mesures et selon quelles modalités les femmes devraient-elles être mieux intégrées aux processus décisionnels lors de la formulation des politiques publiques à incidences spatiales, de sorte que leurs besoins (spécifiques) puissent être pris en compte de manière plus équitable?

Correspondant à ce questionnement, les trois hypothèses servant de fils conducteurs à notre réflexion peuvent être formulées de la manière suivante:

H1: *mobilité / motilité spécifiques des mères de famille professionnellement actives*

En matière de mobilité, les pratiques et les besoins actuels des mères de familles actives professionnellement et ayant à charge des enfants d'âge préscolaire et scolaire sont spécifiques. La multiplicité des rôles et des tâches que ces femmes concilient contribue de manière significative à donner un caractère particulier à l'ensemble de leurs mobilités, qu'il s'agisse de déplacements réalisés ou restés sous une forme potentielle.

H2: *inadéquation des politiques publiques par rapport aux besoins spécifiques des mères de famille professionnellement actives*

Les instruments actuels de planification et de régulation de la mobilité à l'échelle locale n'intègrent pas l'hétérogénéité des acteurs sociaux et leurs différentiels de capacité à se mouvoir. En particulier, le bien-être des femmes avec enfants professionnellement actives est affecté par de profondes inégalités de traitement: leurs *motilités* spécifiques et évolutives ne sont pas prises en compte par ces politiques publiques.

H3: *pour améliorer la situation des mères de famille professionnellement actives, les intégrer à la gouvernance de la planification spatiale*

Pour éviter que le caractère sexué de la planification spatiale (re)produise des inégalités sociales et de genre, l'ensemble des acteurs sociaux dans leurs différences propres est à considérer. En particulier, une participation des mères professionnellement actives, en amont du processus de décision, est un levier de gouvernance nécessaire au rééquilibrage des forces contribuant à terme à une gestion territoriale plus équitable.

## 1.4 Méthodologie

Le jeu d'hypothèses que nous venons d'articuler incorpore une distinction entre mobilité potentielle (ou *motilité*: cf. section 2.3 ci-après) et déplacements effectifs des mères de famille considérées. Nous postulons en effet que saisir les inégalités en matière de mobilité dont souffriraient spécifiquement les mères de famille professionnellement actives implique d'étudier non seulement leurs déplacements effectifs (ce qui pourrait être fait de manière largement objective) mais aussi les *possibilités* de se déplacer en tant que marges de liberté importantes pour leur bien-être, que ces possibilités soient ou non concrétisées par des déplacements effectifs. Il était dès lors incontournable d'interviewer les mères en question de manière assez approfondie, au moyen d'entretiens de type semi-directif.

Afin de relativiser quelque peu l'influence de facteurs contextuels tels que la topographie, le climat ou encore la culture locale, mais aussi pour être en mesure d'apprécier l'impact de sensibilités politiques et d'instruments de régulation locaux différenciés, nous avons choisi d'étudier la situation de deux villes suisses de taille relativement comparable, mais situées différemment: La Chaux-de-Fonds (NE), ville romande d'environ 37'000 habitants sise à 1000 m. d'altitude; et Burgdorf/Berthoud (BE), ville suisse alémanique de 15'000 habitants sise sur le Plateau à proximité de la ville de Berne. A noter également qu'il s'agit de deux villes ayant mené récemment des réflexions relatives à la gestion de la mobilité urbaine et ayant adopté des instruments de planification contraignant pour les autorités.

La réalisation de la recherche a comporté les étapes suivantes:

1) Consolidation des bases théoriques et affinement du dispositif méthodologique

Compilation de travaux portant sur la notion de *capabilité*, sur l'urbanisme du temps, sur la *motilité* et la mobilité, sur la prise en compte des besoins des mères et des familles en matière de politiques publiques à incidence spatiale, etc. Développement des hypothèses et affinement de la stratégie empirique.

2) Analyse préalable des plans de mobilité de La Chaux-de-Fonds et Burgdorf

Prise de contact avec les personnes responsables de la planification territoriale locale et des enjeux de mobilité, dans les administrations compétentes de chacune des deux villes examinées. Examen des documents d'aménagement et de planification de la mobilité existants, et entretiens avec les responsables en question.

3) Entretiens avec des mères de famille professionnellement actives

Dans un premier temps, il a fallu constituer notre échantillon de 40 mères professionnellement actives (l'objectif de départ étant d'en rencontrer 20 à la Chaux-de-Fonds et 20 à Burgdorf). Pour la prise de contact, nous avons procédé à une distribution de questionnaires<sup>5</sup>.

Pour chacune des deux communes retenues, un choix d'écoles représentatives du point de vue de leur localisation et de leur accessibilité a été réalisé dans un premier temps. Un guide d'entretien, en vue de la réalisation d'entretiens bilatéraux semi-directifs, a été constitué.

A noter qu'une distinction entre les mères rencontrées à La Chaux-de-Fonds et à Burgdorf doit être faite. Elle tient essentiellement à la différence de méthode de diffusion du questionnaire. En effet, c'est avec le soutien de l'Association des Parents d'Elèves des Montagnes Neuchâteloises (ASPAREL) ainsi que celui de la Direction des écoles qu'une distribution a été réalisée au sein de quatre établissements scolaires de La Chaux-de-Fonds. Notre choix s'est porté sur deux écoles localisées au centre (Numaz-Droz et le Collège de l'Ouest) et deux situées en périphéries est et ouest de la ville (Les Endroits et Les Foulets). Ce sont donc à toutes les mères d'élèves des classes de 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> primaire de ces écoles, sans aucune distinction, que les formulaires ont été adressés. A Burgdorf, la Direction des écoles ayant refusé que la distribution du questionnaire se fasse dans les classes, c'est en utilisant le réseau de l'Association Frauennetz que nous avons pu établir le premier contact avec des mères intéressées. La plupart de celles qui nous ont répondu positivement se distinguent par un train de vie particulièrement soutenu, fait de nombreuses activités liées à l'emploi et la famille auxquelles s'adjoint souvent une vie associative. A ce niveau, nous ne retrouvons pas tout à fait la même catégorie de personnes à La Chaux-de-Fonds.

4) Dépouillement et analyse

Les procès-verbaux d'entretiens ont été dépouillés et analysés, de sorte à en tirer les principaux éléments utiles pour tester et commenter nos hypothèses.

5) Mise en perspective

Réalisation d'entretiens complémentaires avec les responsables administratifs de la planification territoriale locale et des enjeux de mobilité, dans chacune des deux communes considérées ainsi qu'avec des acteurs du milieu associatif.

---

<sup>5</sup> Voir le formulaire en annexe 1.

## 6) Exploitation et valorisation

Analyse de l'ensemble des informations recueillies et rédaction du présent rapport de synthèse. Ce projet a fait en outre l'objet de plusieurs présentations intermédiaires dans le cadre de manifestations scientifiques, qui ont constitué autant d'occasions de soumettre nos réflexions à des personnes compétentes et d'en tirer parti pour le développement de nos conclusions:

- présentation «Mobilités, rôles sociaux et bien-être des mères de famille», le 4 avril 2008 à l'Université de Lausanne, lors de la journée «Work in Progress Etudes Genre»<sup>6</sup>;
- présentation «Mobilités quotidiennes, identités et bien-être des mères de famille», le 14 mars 2008 à l'Université de Rennes (F), lors du 8<sup>ème</sup> colloque du groupe «Mobilité spatiale, fluidité sociale» (GT 23) de l'Association internationale des sociologues de langue française (AISLF)<sup>7</sup>;
- diffusion des principaux résultats de la recherche sous forme d'un diaporama présenté au stand de l'EPFL sur «la mobilité du futur» au Comptoir Suisse de Beaulieu (19-28 sept. 2008);
- présentation «Mobilités et bien-être des mères professionnellement actives: nouvelles perceptions, nouvelles solutions?», le 15 septembre 2008 à l'Université de Genève lors du Workshop «Genre, bien-être et capacités. Mesurer l'immesurable» organisé par le réseau suisse COST A34<sup>8</sup>.

---

<sup>6</sup> Voir Walser 2008.

<sup>7</sup> Voir Vodoz et Walser 2008.

<sup>8</sup> Voir Walser et Vodoz 2008.

## 2. BASES THÉORIQUES

«La preuve première d'existence, c'est d'occuper l'espace», nous rappelait Le Corbusier (Fischer 1997). C'est en effet bien par la pratique que la pertinence de la surface est validée: l'espace au préalable uniquement «support» se transforme, par appropriation, en territoire. Ce marquage constitue une partie du vécu de chacun d'entre nous. De la qualité de ces liens «espace-pratique» résultent, selon nous, des ressentis différents et donc plus ou moins de bien-être. Dans cette perspective, réfléchir sur l'espace, c'est donc se préoccuper avant tout de ce qu'il s'y passe. Nous adoptons cette posture épistémologique.

Dans un premier temps, au travers de la littérature, nous replaçons l'analyse des mobilités des mères de famille professionnellement actives (en tant que pratiques spatiales) dans son contexte: celui d'une société hypermobile dans laquelle la multiplication de différents rôles sociaux fait partie du quotidien. Dans un deuxième temps, nous définissons les principaux concepts (*motilité*, *capabilité*, *appropriation*) qui permettent de préciser notre argumentation. C'est dans ce contexte et grâce à ces bases théoriques que les résultats figurant dans la partie suivante «études de cas» sont analysés.

### 2.1 La mobilité est dans l'aire du temps

*«Les citadins de la société hypertexte bougent de plus en plus dans tous les sens dans cette métropole distendue et multi-polarisée, à toute heure du jour et de la nuit, en utilisant plusieurs modes de transports différents, successivement lors d'un même déplacement, ou alternativement, selon les parcours, les heures, le temps qu'il fait, les gens avec qui ils sont.»*

François Ascher (2003)

Au premier chapitre de son ouvrage «Les territoires de l'automobile» Gabriel Dupuy (1995: 13) soulève ce paradoxe: «lorsque la formidable démocratisation de l'automobile de série semble ouvrir à tous la totalité de l'espace urbain, lorsque l'accessibilité paraît pour l'automobiliste, quel qu'il soit, devenir la règle et non plus l'exception, n'y a-t-il pas remise en cause d'un des traits les plus constants de l'espace urbain»? En constatant que le «circuler se substitue à l'habiter» Henri Lefebvre, lui aussi, reconnaît déjà en 1970 que devant le système automobile, «la ville se défend mal».

Le fait que «la circulation entre parmi les fonctions sociale et se classe au premier rang»<sup>9</sup> n'est pas sans conséquences. En passant par de grandes artères pénétrantes jusqu'aux petites rues de quartier, l'automobile multipliée par deux (selon les couples) ne nous dépose-t-elle pas toujours plus vite et plus souvent en bas de chez-nous?... Avant le prochain voyage! L'importance des surfaces requises pour la pratique des transports motorisés ainsi que l'effacement des distances permises par leur utilisation, sont des éléments indiscutables et relativement récents dans le développement urbain. Depuis les années 1950 environ, à l'intérieur comme aux alentours d'une très grande majorité de villes, les effets de cette «croissance» se confirment autant d'un point de vue spatial, au regard des chiffres<sup>10</sup>, que dans l'analyse des vécus quotidiens.

---

<sup>9</sup> Lefebvre Henri cité ici par Dupuy Gabriel (1995: 13).

<sup>10</sup> En Suisse, durant les trente dernières années, le taux de motorisation a plus que doublé, et il dépasse aujourd'hui le chiffre de 500 voitures pour 1000 habitants (ARE 2005).

Comme éléments spatiaux éclairant ce paradigme, «François Ascher évoque des projets absurdes qui alignent successivement et symétriquement autour de l'axe central du tramway, une chaussée pour la voiture, puis une bande de stationnement, puis une piste cyclable et enfin un trottoir et idem de l'autre côté: soit neuf axes au total qui se partagent un espace commun, insuffisant pour chacun et trop étroit pour tous. Cela ne peut pas marcher. C'est la négation d'une réflexion de coexistence des modes. C'est aussi le signe d'une carence de réflexion. On ne peut plus faire des frontières telles que celles-ci si on veut progresser» (Marzloff 2005). Aussi, que penser des quartiers dont les fonctions se fragmentent, dont les espaces qui les composent n'ont que peu de relations fonctionnelles entre eux? Le travail a été le premier à quitter le quartier. La consommation, les loisirs et la sociabilité ont suivis, nous rappelle Yves Chalas (1997).

Dans ce contexte, si l'on ne se déplace pas (ou si l'on ne peut se déplacer), le risque de se retrouver seul, chacun dans un espace dans lequel on ne s'appuie plus sur l'autre, où l'on ne «se confronte plus que très marginalement à l'autre - l'autre dérange, et l'on ne se sent plus solidaire ni interpellé» (Noshis 1995), n'est-il pas accru? A coup sûr oui, répond à cette question Pierre Pellegrino (2000): «cette dissociation, voulue par l'urbanisme et qui visait à une purification fonctionnelle des découpages du territoire, rejette les espaces complexes de la rencontre non programmée, supprime les seuils nécessaires à l'intégration urbaine». De son côté Jacqueline Coutras (1998) va dans le même sens et affirme que «c'est parce qu'il y a séparation entre travail domestique et travail salarié et attribution de l'un aux femmes, de l'autre aux hommes qu'ont pu se constituer des espaces-temps distincts, que l'on a pu même penser l'organisation de la ville en fonction de cette distinction, et nommer des catégories d'espaces correspondant à chacune des fonctions». Enfin, que dire des phénomènes d'étalement urbain, dictées par des logiques foncières (notamment) qui éloignent ceux dont les revenus ne permettent que difficilement de profiter de la proximité des services urbains? Dans ces lieux excentrés, les possibilités de déplacement ne sont-elles pas encore plus contraintes en raison, par exemple, d'une mauvaise desserte par les transports en commun?

«La "motorisation des modes de vie" (selon l'expression de Louis Dirn 1995) et la domination croissante de l'automobilité tendent certes à rapprocher les conditions de mobilité du plus grand nombre, mais elles ont parallèlement contribué à modeler les espaces et à réduire l'accessibilité de proximité et les possibilités alternatives d'accès aux activités du quotidien, qu'il s'agisse de l'emploi ou des services et équipements commerciaux ou de loisirs», affirment pour leur part Olivier Klein *et al.* (2007). Ou encore, Gabriel Dupuy (1995: 50) pense également que «la motorisation de la société, le projet d'une accessibilité rapide pour chacun et pour tous a rejeté une part importante du monde et la rendue, spécialement pour ceux qui n'ont pas d'automobile, moins accessible qu'avant». L'auteur continue: «Espace public, au sens le plus fort du terme, lieu d'approches, de rencontres, de communications sociales, de jeux de divertissement, la rue est mise à mal par les fonctions de l'automobile: circulation rapide, stationnement».

Nous le voyons, l'aménagement des territoires ainsi que la «qualité» des espaces urbains ont sans conteste des influences majeures sur les mobilités et donc un rôle très important à jouer. Potentiel de rencontre et de sociabilité (et du bien-être qui leur sont liés), l'espace où se déploie nos déplacements quotidiens est en effet une ressource majeure à considérer.

Dominique Von Der Mühl (2004: 210) relève quant à elle que la question de la terminologie utilisée n'est pas anodine: «Dans une société qui privilégie la vitesse et valorise les franchissements des distances – on parle de «prestations kilométriques», comme si il s'agissait de valeur ajoutée – on utilise les termes de «trafic lent», «usagers lents» pour désigner la marche et le vélo et ceux qui recourent à ces modes de déplacements» De même, les termes «mobilités douces», «modes doux» très fréquemment utilisés, ont, selon elle, «sans doute une connotation un peu niaise et sont sensé



faire référence à leur impact sur l'environnement plus qu'à des usagers doux et gentils». Enfin, Nicolas Dubois (2004: 5) affirme dans les premières lignes de sa thèse que «l'automobile est plus que jamais au cœur d'une contradiction entre les pratiques réelles des automobilistes et le caractère néfaste que chacun lui connaît. Alors qu'elle est polluante, dangereuse, qu'elle gaspille, qu'elle parasite l'espace des villes et des campagnes, les Français (nous rajoutons: et les Suisses aussi) continuent à aimer leur voiture».

Gardons ces paradoxes à l'esprit et constatons que «selon les époques, le rôle et l'importance de la mobilité ont été considérés différemment par les collectivités, d'où l'élaboration de politiques publiques guidées par des objectifs contraires». (Boillat et Pini 2005: 81). Ces auteurs affirment qu'«on est passé d'une conception de la mobilité comme facteur de croissance économique et de bien-être à favoriser à tout prix (années 1950-1980) à la mobilité à freiner car génératrice d'externalités sur l'environnement et le cadre de vie des habitants (1980-2005)». Depuis peu, il semblerait en effet que des choix politiques obtiennent certains effets escomptés: on observe depuis 2000, pour la première fois en Suisse et uniquement en ce qui concerne les centres des grandes agglomérations, une tendance à la stagnation du trafic journalier routier quotidien (ARE 2006). Sommes-nous à un tournant dans nos habitudes individuelles et sociales en matière de déplacements? Ce changement de paradigme est-il véritablement perceptible au quotidien par tout un chacun-e?

Les environnements construits sont des matérialisations au sol de représentations d'architectes et/ou d'urbanistes qui pensent pouvoir répondre, au fil du temps, aux besoins de la population concernée. L'aménagiste n'est pas seul à bord: il peut, par exemple, être soumis à des restrictions financières et/ou se sentir «prisonnier» d'une idéologie dominante, etc. Les habitants, et en ce qui nous concerne tout particulièrement les mères de famille, vont ensuite donner sens à cet espace en le pratiquant. Le concept d'appropriation que nous développons plus loin permet d'approfondir cette création de sens. «Pour Isaac Joseph, l'espace public est ainsi l'expression emblématique de la citoyenneté car il n'est pas simplement espace libre, mais "espace accessible à tout un chacun, espacement, espace social régi par la distance dans la co-présence" à la fois de circulation et de communication. La qualité essentielle de cet espace est de pouvoir accueillir des activités différentes et de rendre possible et paisible leur coexistence. L'espace public se définit donc par son accessibilité. Celle-ci nécessite de la part des acteurs la mise en œuvre de diverses compétences comportementales» (Dussuet 2004b: 365).

Aux sociétés du mouvement, aux aspirations hypermobiles, doivent correspondre les espaces adéquats, autant de surfaces imperméables de parkings, mais aussi de voiries lisses et rapides, nettoyées sans cesse de tout objets limitant la réalisation de l'ultime objectif: relier les espaces entre eux le plus rapidement possible, effacer les distances! Espaces codifiés «structurés et structurant» le réseau routier est le fruit d'une pensée urbanistique - celle du «tout voiture» - bien particulière et encore fortement présente.

Pour autant, cela ne signifie pas toujours (et pour toujours), que toutes et tous ont été considérés de manière équitable. Lorsqu'il s'agit de passer aux exercices pratiques, de se mouvoir dans l'espace en question, ne remarque-t-on pas (un peu tard) que certains ou certaines ont été oubliés? En particulier, les mères de famille professionnellement actives ne sont-elles plus sujettes à cette sur-mobilité ambiante et plus affectées par les conséquences (à ce stade présentées de manière encore théorique) qu'elle engendre?

Les villes développent un certain nombre de mesures et d'outils permettant de réguler ces flux. A l'échelle locale qui nous préoccupe, le rôle des collectivités publiques est en effet primordial. Certaines de ces dernières se dotent de plan de mobilité contraignant pour les autorités (c'est le cas des deux villes choisies pour nos études de cas, voir au point 3.2), d'autres communes fonctionnent

davantage par des mesures ponctuelles (projet par projet comme une: mise en zone 30 ou de rencontre, traitement de l'espace rue, etc.). Les plans de quartier (Plan d'aménagement locaux, Plan localisé de quartiers, etc.) intègrent eux aussi des questions liées à la mobilité en posant un certain nombre de principes et de mesures d'aménagement directement y relative. Des expériences de gestion des déplacements d'un point de vue temporelle (et non spatiale) ont également vu le jour dans de nombreuses villes. A l'échelle européenne, de nombreuses «Maisons du temps» ont en effet vu le jour ces dernières années<sup>11</sup>. A ce jour et à notre connaissance, aucune expérience de ce type n'est en cours en Suisse.

## 2.2 La multiplication des rôles sociaux<sup>12</sup>

*«Se lever, préparer le petit-déjeuner, s'occuper des enfants, les amener à l'école, se rendre au bureau, récupérer les enfants à l'école, s'occuper des devoirs, faire un brin de ménage, coucher les enfants, préparer le dîner, s'accorder un peu de temps libre, se coucher et... recommencer le lendemain.»*

Selon Gibout (2004), les femmes victimes de sur-mobilité contrainte ne sont pas tant des cibles désignées en raison de leur sexe, qu'en raison des statuts, occupations et fonctions sociales qu'elles assuraient traditionnellement dans une culture androcentrique (veuves, mères au foyer, personnes peu ou pas qualifiées, garde des enfants, encadrement des activités et loisirs enfantins et adolescents, pratiques de chalandise, etc.). Si on le suit, cette différenciation en terme de mobilité contrainte ne résulterait donc pas de «différences sexuelles» mais bien d'une discrimination sociale et d'un sexisme ordinaires, d'une différenciation «culturellement structurée» (Bourdieu 1997; Martucelli 2000), faites de tâches et de fonctions sociales *a priori* plus génératrices de sur-mobilité contrainte. Aussi pouvons-nous également postuler que «si des hommes occupaient des places ou fonctions similaires, ils engendreraient et seraient les premières victimes d'une sur-mobilité contrainte similaire» (Gibout 2004: 161).

Actuellement les femmes professionnellement actives représentent entre 60 et 80% de la population féminine en âge de travailler, et quasiment 50% de la population active, selon les pays européens. Si traditionnellement la naissance était associée à un arrêt de travail plus ou moins prolongé, voire à l'abandon de la vie active pour un rôle à vocation univoque de mère au foyer, la situation a largement évolué depuis les années 1980 au sein des pays de l'OCDE: actuellement, la grande majorité des femmes travaillent quasiment en continu durant toute la durée de leur vie (OECD 1988, 2001). Le phénomène des mères professionnellement actives est même le plus marqué caractérisant l'évolution du marché du travail de nos jours. Mais bien que la femme soit de plus en plus intégrée au monde de l'emploi, et que ses niveaux de participation à la vie active soient désormais équivalents à ceux de l'homme, elle continue néanmoins à assumer bien plus de tâches domestiques et/ou ayant trait à l'éducation des enfants à la maison (Brown *et al.* 1994; Frankel et McCarty 1993; Gjerdingen et Center 2005). Même lorsque les hommes assument leur part dans l'exécution des tâches domestiques, le rôle organisationnel reste le plus souvent l'apanage – voire la chasse gardée – des

---

<sup>11</sup> Au printemps 2001, l'Italie (pays initiateur européen de ces projets) a adopté une loi encourageant les municipalités de plus de 50000 habitants à créer un bureau du temps. Constats partagés qui motivent l'instauration de ces démarches: Chacun jongle avec le temps et se heurte aux horaires de la vie collective: transports, services privés et publics... Au fil des années, les temps se sont individualisés, sous l'effet du développement de la société de services et de la flexibilité du travail, le «08h - midi, 14h - 18h» qui organisait la vie personnelle et collective a vécu (CERTU 2008).

<sup>12</sup> Cette section a été rédigée avec l'aide de Sonia Lavadinho, C.E.A.T.-EPFL.

femmes<sup>13</sup>. D'une manière générale, les mères actives doivent en effet faire face à un nombre élevé de contraintes: temporelles autant que spatiales, psychologiques autant que physiques. Elles peuvent de surcroît pâtir d'une pression sociétale qui confirme à chaque instant l'injonction qu'elles ont intériorisée de devoir, pour être «une bonne mère», pour être «une femme épanouie», pour être à la fois «une femme active» et «une mère présente et attentive», résoudre au mieux les conflits qui naissent de ces contraintes.

Le fait d'assumer encore en majeure partie les responsabilités liées à la tenue du ménage et à l'éducation des enfants mène la femme à plus souvent travailler à temps partiel et/ou à effectuer des interruptions plus ou moins fréquentes et étendues au cours de sa carrière (Huang et Sverke 2007). Ces facteurs qui favorisent la sphère de la domesticité par rapport à la sphère professionnelle peuvent affecter négativement le statut de la mère active, son niveau de salaire et ses possibilités de promotion, quand comparés à ceux des hommes, des femmes sans enfant et même des mères travaillant à temps complet sans interruption majeure liée aux grossesses (Jacobs 1999).

Aussi, selon Super (1957) les femmes peuvent suivre une «carrière domestique» traditionnelle (elles travaillent jusqu'à la naissance des enfants, puis plus), une double carrière stable (où travail et maison sont menés de front simultanément), une carrière interrompue (où la séquence de la vie active reprend après une interruption pour s'occuper des enfants et de la maison), une carrière instable (où les interruptions et les séquençages alternés sont multiples et ont lieu à différents moments de la vie). Plus récemment, d'autres catégorisations de ces modèles ont émergé: Kinnunen *et al.* (2005) définissent des modèles instables (dont les champs varient et incluant des périodes de chômage), des modèles changeants (qui incluent d'autres activités que le travail proprement dit, comme des périodes de formation ou de congé maternité) et finalement des modèles stables (composés d'un seul champ). En somme, nous pouvons retenir qu'une multitude de cas figure coexistent et que ce sont essentiellement les mères professionnellement actives qui tendent à expérimenter des carrières plus changeantes et plus instables que les autres femmes, et a fortiori que les hommes, y compris les pères actifs.

L'image de la «mère active», telle qu'elle a été développée dans la recherche en psychologie, notamment dans le cadre de la théorie des rôles multiples, s'est construite largement autour de la question de l'identité ou encore de la quantité d'énergie que la femme dévoue aux divers rôles auxquels elle s'identifie. La recherche fait référence à deux hypothèses opposées: celle où l'emploi des mères est considéré comme un enrichissement bénéfique, et celle où il est considéré comme négatif pour leur santé mentale et physique, pouvant mener jusqu'à l'épuisement.

Dans le sillage de la recherche sur l'égalité de genre, une grande partie de la littérature s'est consacrée, depuis 40 ans, à démontrer la capacité des femmes à équilibrer avec succès les responsabilités liées au monde du travail et les responsabilités liées à la sphère domestique, y compris celles liées à l'éducation des enfants. Dans ce cadre particulier de recherche, l'emploi des mères n'est dès lors pas vu simplement comme une opportunité à saisir, mais comme une nécessité en vue d'assurer leur indépendance et un statut égalitaire. Le débat autour de la définition de la «bonne mère» montre encore de nos jours à quel point certains stéréotypes sont persistants quant aux multiples rôles que doit assumer la mère contemporaine (Johnston et Swanson 2004). Les résultats de l'enquête menée par ces auteurs indiquent que les mères au foyer tendent à percevoir comme essentielles la disponibilité et la volonté de mettre les besoins de l'enfant devant leurs propres besoins, tandis que les mères qui travaillent perçoivent les activités à l'extérieur comme un ingrédient

---

<sup>13</sup> «Sur dix femmes qui vivent dans un ménage comptant des enfants de moins de 15 ans, environ huit portent seules la responsabilité du travail domestique» (OFS 2004).

essentiel à leur bonheur, qui par conséquent maximiserait leur capacité à devenir des mères meilleures. Selon leur statut et leur vécu, les mères construisent l'identité maternelle et la question de l'emploi comme une expérience positive ou négative. «Les femmes sont en quelque sorte, du fait de ces contradictions, "écartelées" entre les besoins d'une économie capitaliste développée et les exigences d'un système patriarcal qui les maintient encore étroitement dans un cadre familial et domestique dans lequel et par lequel elles contribuent à la reproduction de la force de travail» (Coutras 1996).

La recherche actuelle tend pourtant à privilégier une approche moins dichotomique des rôles multiples et à explorer l'univers de mères actives comme un bouquet mixte aux conséquences aussi bien positives que négatives (Elgar et Chester 2007). Travailler et mater sont deux principes actifs qu'il s'agit dès lors de doser pour que la multiplicité des rôles ne soit pas potentiellement vécue comme une source de conflits. Lorsque ces divers rôles entrent en compétition pour l'emploi du temps de la femme, celle-ci tend à privilégier l'un au détriment des autres, ou alors elle tente de trouver des astuces pour mener ses diverses activités en parallèle.

La mobilité peut être appelée à jouer un rôle compensateur permettant de «gagner du temps». La mobilité est alors intégrée au sein d'une panoplie de stratégies permettant à la mère active d'accomplir un maximum de tâches en un minimum de temps et donc être appréhendée comme un facteur de bien-être particulièrement significatif.

## 2.3 Approche par le potentiel de mobilité

*«Les villes, lieux d'interaction par excellence, offrent des potentiels d'activités considérables, potentiels dont l'usage suppose d'être mobile. La construction par les acteurs de leur potentiel de mobilité – la motilité – est dès lors un enjeu de l'insertion sociale en milieu urbain.»*

LASUR (2008)

«Caractère de ce qui peut se mouvoir ou être mû, changer de place, de position; de ce qui change rapidement d'aspect ou d'expression; fluctuation, variabilité, versatilité» [...] <sup>14</sup>. Contraire de la fixité, selon les disciplines et les points de vue adoptés, le terme de mobilité prend des significations fort différentes. «La mobilité est sociale et spatiale, physique, virtuelle ou potentielle, elle concerne les personnes, les biens et les informations», nous indique Vincent Kaufmann (2004).

Commençons par réduire le champ des définitions possibles et préciser celle qui va davantage nous préoccuper ici, à savoir la mobilité spatiale quotidienne. Elle «désigne à la fois la propension et la facilité de l'individu à se déplacer et la réalisation de cette propension sous forme de déplacement; un déplacement étant compris comme un acte visant à annuler la distance séparant deux lieux dans le cadre d'une activité donnée. La propension à se déplacer dépend des opportunités dont chaque individu a la connaissance en vue de la satisfaction de ses besoins (par exemple, acquérir des biens et des services, se former, travailler, s'amuser, s'intégrer dans la société, etc.). La notion de mobilité dépasse la simple idée de déplacement, étant donné qu'elle intègre aussi les causalités et les conséquences liées aux déplacements» (Fonds national suisse, 2000: 3).

Dans cette perspective, l'on peut aisément affirmer que les caractéristiques individuelles (valeurs, expériences, etc.) des individus empruntant les espaces urbains comme support de mobilité

---

<sup>14</sup> Autant de notions définissant la mobilité selon Le Petit Robert de la langue française (Rey-Debove 2000).

quotidienne doivent être considérées. Reliées à leur contexte, ces caractéristiques psycho-sociales sont pour chacun-e différentes et, de plus, en constante évolution. Accepter cette complexité ne simplifie pas la tâche. Mais l'approche choisie permet d'éviter de tomber trop rapidement dans le piège d'un déterminisme spatial attribuant l'entière causalité de diverses formes de mobilité à l'espace (sa morphologie, sa structure, etc.) ainsi qu'aux seules dimensions techniques de gestion des infrastructures à disposition.

Aujourd'hui, «nous assistons à une multiplication des manières de se déplacer dans le temps et l'espace, donc d'assurer la co-présence des êtres ou des acteurs» affirment Vincent Kaufmann et Christophe Jemelin (2004: 2). Pouvant être considérée comme une *capabilité*<sup>15</sup> particulière, utile pour analyser et comprendre cette complexification des choix possibles en matière de mobilité, la notion de *motilité* peut être définie comme: «la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets. Ce potentiel ne se transforme pas nécessairement en déplacements, il peut très bien être construit pour rester à court terme à l'état de potentiel afin de permettre, par exemple, une ouverture maximale à des opportunités futures» (Kaufmann 2004: 62). S'intéresser à la *motilité* revient donc «à considérer la manière dont les acteurs construisent leurs déplacements à partir des réseaux techniques, et donc à se focaliser sur les arbitrages individuels et collectifs, les contraintes et les appropriations de ces systèmes techniques». En effet, «par rapport à une approche en termes de mobilité, une «entrée» par la *motilité* focalise la recherche sur les logiques d'action des acteurs, les prémices de la mobilité, prémices ne se transformant pas obligatoirement en mobilité» (Kaufmann et Flamm 2002).

Enfin, cette notion qui relève de la reconceptualisation (description sous un angle nouveau d'un phénomène connu, précision d'un concept existant) nous paraît particulièrement appropriée pour notre démarche. Cela, pour deux raisons principalement.

Premièrement, l'approche en termes de potentiel de mobilité est adaptée à une ville de plus en plus incertaine et fragmentée socio-spatialement: «Il y a choix stratégiques et distinction là où il n'y avait autrefois que la contrainte de la friction spatiale» (Chalas 1997), ou encore «la multiplication des possibles introduit de la différenciation là où autrefois il n'y en avait pas» (Kaufmann *et al.* 2004).

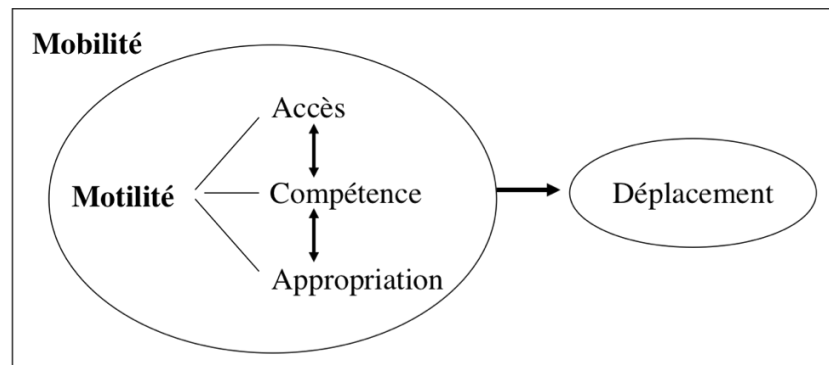
Comprendre cette adaptation constitue la deuxième raison d'opter pour une analyse en terme de *motilité*: «L'acteur [la maman en ce qui nous concerne] se trouve donc de plus en plus confronté à des choix d'accès (dont il faut se doter ou non) de compétences (à acquérir ou pas) et d'appropriation (d'analyse de l'intérêt de tel ou tel moyen de déplacement et de communication) lorsqu'il souhaite être mobile» (Kaufmann et Jemelin 2004).

Au niveau des communes de La Chaux-de-Fonds et de Burgdorf, c'est en regard des trois dimensions constitutives de la *motilité* présentées sous forme schématique ci-après que nous cherchons à mieux comprendre comment les mères de famille sont en mesure d'actualiser (ou non) leurs projets de déplacement. C'est en revenant en amont du déplacement, au niveau d'un *potentiel* de mobilité interpellant conjointement l'espace environnant (accès, services urbains) et les capacités individuelles (compétences) que nous comptons y parvenir. Ce retour à la source est d'autant plus nécessaire dans un contexte de *motilités* très variées, dans lequel «les mesures appliquées sans précaution de manière uniforme ont souvent des retombées à la fois non souhaitables et difficiles à repérer» (Klein *et al.* 2007).

---

<sup>15</sup> L'approche par les *capabilités* est développée par Amartya Sen (1985, 1992). Au terme de cette partie théorique nous en présentons davantage le sens.

Fig. 1: conceptualisation schématique de la mobilité (selon Kaufmann 2004: 63)



Résultante de cette dynamique «accès-compétences» ou sens donné à ce couple par les mères de famille professionnellement actives, l'appropriation est une notion centrale dans notre travail. Faisant l'objet d'une analyse ultérieure (en partie empirique et en synthèse), il est essentiel ici, d'un point de vue théorique, de mieux la définir.

*«L'espace ouvert devant toi n'a aucune autre mesure, aucune autre qualité, que celle à lui donnée par la forme et le rythme de tes pas.» (Tradition védique)*

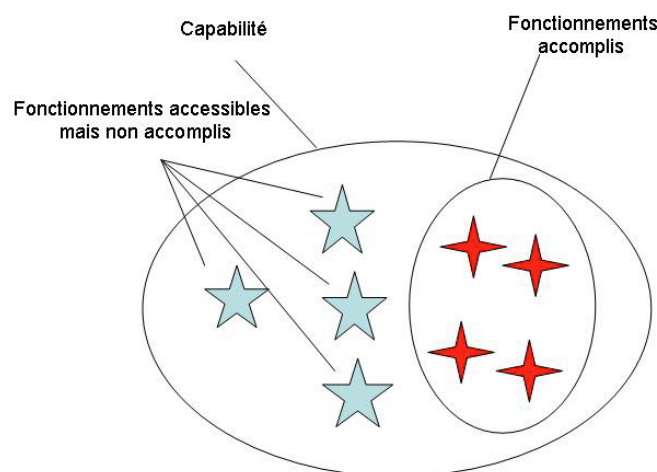
Pour Moles et Rohmer (1998), l'appropriation est avant tout un mécanisme psychologique propre à un individu implanté dans un espace et par lequel il «se fixe dans un espace qu'il ressent comme étant le sien». La notion d'appropriation véhicule deux idées dominantes, nous renseigne encore Perla Serfaty-Garzon (2003: 2): «D'une part, celle d'adaptation de quelque chose à un usage défini ou à une destination précise; d'autre part, celle, qui découle de la première, d'action visant à rendre propre quelque chose. [...] L'appropriation est ainsi à la fois une saisie de l'objet et une dynamique d'action sur le monde matériel et social dans une intention de construction du sujet.» «Dans l'appropriation de l'espace, l'individu ne fait pas que projeter, il intériorise», rappelle Proshansky (1978).

Un réel décalage entre l'espace construit et l'espace tel qu'on le désire peut compromettre ce processus. En effet, selon la grandeur de l'écart entre les attentes, entre l'image que la personne se fait de l'espace et la réalité physique et sociale de celui-ci, les possibilités d'adaptation et d'action peuvent être modifiées et/ou réduites. Pourtant, force est de constater que les mécanismes d'appropriation se manifestent quoi qu'il arrive. Toujours présente certes, l'appropriation peut prendre des modes différents, destructeurs ou bénéfiques, engendrer un sentiment désagréable ou au contraire de bien-être.

Permettant également d'introduire la perspective selon laquelle nous considérons la mobilité comme potentiel influant le bien-être des mères de famille professionnellement actives, un détour par la pensée d'Amartya Sen (1985) et sur son approche par les *capabilités*, est nécessaire. Selon l'Indien, prix Nobel d'économie 1998, «la *capabilité* d'une personne reflète les combinaisons alternatives de fonctionnements que cette personne peut réaliser, et parmi lesquelles elle peut en choisir quelques-unes» (Sen 1992). «Étroitement liée à la notion de fonctionnement, il y a l'idée de *capabilité* de fonctionner. Elle représente les diverses combinaisons de fonctionnements (états et actions) que la personne peut accomplir. La *capabilité* est par conséquent, un ensemble de vecteurs de fonctionnements, qui indique qu'un individu est libre de mener tel ou tel type de vie» (Sen 1992: 65-67). À partir de là, on peut définir la *capabilité* d'une personne comme l'étendue des possibilités réelles que possède un individu de faire et d'être. Ou encore, «l'ensemble des différentes combinaisons de fonctionnements qu'une personne est en mesure d'accomplir réellement constituent sa "*capabilité*", c'est-à-dire sa liberté de choisir entre des modes de vie possibles» Sen (1992).

Cette notion peut être schématisée de la manière suivante:

Fig. 2: conceptualisation schématique de la capacité (selon Bertin 2004: 15)



Amartya Sen nous précise sa pensée et nous aide à aller plus loin lorsqu'il définit le bien-être d'une personne comme sa «qualité d'être» («quality of the person's being», Sen 1992). C'est un état. Vivre peut alors être vu comme un jeu de fonctionnements interreliés, consistant en un ensemble de possibilités de faire et de possibilités d'être.

Nous considérons ici également le bien-être dans son sens littéral: bien-être, c'est avant tout pouvoir être d'une façon que l'on juge bonne. L'essentiel est que les personnes puissent le définir et le ressentir d'elles-mêmes. «Pour rendre maximum son bien-être, l'individu va non seulement chercher à augmenter son espace de fonctionnements mais également chercher à pouvoir effectivement réaliser les fonctionnements qu'il choisit de valoriser. Il existe donc une double contrainte à la maximisation du bien-être: sa capacité à choisir parmi ce qui s'offre à lui, mais également l'étendue de l'offre» (Bertin 2004: 13).

La *capabilité* ne désigne donc pas une liberté au conditionnel, mais la liberté qui est effectivement disponible à l'instant considéré.

De manière assez évidente, un premier constat peut être fait: les individus n'ont pas accès aux mêmes combinaisons parce qu'ils n'ont pas les mêmes ressources ni les mêmes aptitudes à convertir les ressources en fonctionnements. En matière de mobilité et au travers de l'approche ici choisie, cette logique peut être explicitée de la manière suivante. Le déplacement (un *functionning* au sens de Sen) est précédé par l'ensemble des opportunités réelles dont disposent l'individu. Tenir conjointement compte de la réalité du territoire environnement et des compétences de celle ou celui qui le pratique est nécessaire pour l'évaluation du bien-être telles que nous l'envisageons dans le présent travail.

C'est donc dans cette perspective conceptuelle que nous ambitionnons d'apporter des éclairages quant à la spécificité (hypothétique) de la *motilité* des mères de famille professionnellement actives. Au travers de l'analyse de notre matériel empirique (étude de cas), nous vous invitons à les découvrir. Les facteurs pouvant expliquer cette spécificité et les conséquences que ces particularités sont susceptibles d'avoir pour le bien-être de ces mères sont mis en avant. L'objectif est aussi celui d'apprécier maintenant la mesure et la manière avec laquelle ces mères s'approprient les accès et compétences existants, ainsi que les stratégies particulières qui en découlent.

### 3. ÉTUDES DE CAS

Cette partie empirique comporte deux volets et met en lumière les résultats des études de cas menées dans les villes suisses de La Chaux-de-Fonds (NE) et de Burgdorf (BE).

Dans un premier temps (section 3.1), c'est au travers de l'analyse d'entretiens qualitatifs que certaines logiques qui sous-tendent les pratiques de mobilité (indicateurs de type *emic*), les entraves à cette mobilité existante, ainsi que les stratégies que les mères de familles développent pour les contourner, sont évaluées. Notre objectif étant ici de discuter notre première hypothèse de recherche (voir en page 9).

Dans un deuxième temps (section 3.2), le potentiel des politiques publiques à incidences spatiales, comme condition éventuelle d'amélioration des pratiques féminines de mobilité est, lui aussi, évalué. C'est en regard des objectifs et des mesures figurant dans les plans de mobilité ainsi que dans l'analyse de comptes-rendus d'entretiens avec les responsables techniques et politiques des deux communes étudiées (indicateur de type *etic*), que nous y parvenons. Ainsi nous traitons, notre deuxième hypothèse.

Précisons d'emblée que le choix de réaliser nos analyses dans les villes de Burgdorf et de La Chaux-de-Fonds n'est pas anodin. A défaut de proposer une analyse comparative, notre volonté est celle de montrer des mobilités qui se réalisent dans deux cadres différents. Ainsi, le biais qui serait de tomber dans un quelconque particularisme local est en grande partie évité.

Quelques caractéristiques essentielles qui, à la fois, rassemblent et différencient ces deux villes nous intéressent notamment: ville de taille moyenne, situation excentrée pour l'une (La Chaux-de-Fonds) et situation centrale, reliée à un réseau extrêmement dense pour l'autre (Burgdorf), volonté politique de régulation de la mobilité au sein des deux villes, etc.

#### 3.1 Analyses des pratiques mobiles des mères de famille professionnellement actives (indicateurs de type *emic*)

Après quelques éléments décrivant la méthode d'enquête et la nature de notre échantillon (section 3.1.1.), c'est dans la ligne du cadre théorique développé précédemment et à l'aide des notions de *motilité* (Kaufmann) et de *capabilité* (Sen), que nous proposons l'analyse des résultats de notre enquête. Notre objectif est ici d'analyser les moyens réels (*capabilités* au sens de Sen) que les mères de famille ont à disposition pour se déplacer dans les villes de Burgdorf et de la Chaux-de-Fonds, nos deux terrains d'étude.

En un lieu et un temps donné, c'est donc en regard des dimensions constitutives de la *motilité*, que nous comptons mieux comprendre comment les mères de famille que nous avons rencontrées peuvent actualiser (ou non) leurs projets de déplacement.

Plus précisément, l'analyse des entretiens met ici en évidence:

- l'influence de la conciliation des rôles sociaux sur les mobilités quotidiennes (3.1.2);
- différents facteurs influençant réellement et/ou potentiellement les mobilités quotidiennes des mères de famille (3.1.3);
- l'impact des différents facteurs recensés sur le bien-être des femmes en question (3.1.4);



- quelques phénomènes d'appropriations<sup>16</sup> révélatrices d'une mobilité «genrée» (3.1.5);

### 3.1.1 L'échantillon: la diversité des mères interviewées

*«Les propos recueillis dans les entretiens ne doivent être considérés ni comme la vérité à l'état pur, ni comme une déformation systématique de cette dernière. Ils sont complexes, souvent contradictoires, truffés de dissimulations et de mensonges. Mais ils sont aussi d'une extraordinaire richesse, permettant justement par leurs contradictions d'analyser le processus identitaire, donnant des pistes (les phrases récurrentes) pour repérer des processus sociaux sous-jacents.»*

Jean-Claude Kaufmann (2001)

Afin de comprendre au mieux les pratiques et les besoins actuels des mères de famille professionnellement actives, nous avons réalisé une série d'entretiens bilatéraux semi-directifs. La rédaction de procès-verbaux pour chaque entretien a permis de conserver en substance les points essentiels ressortant des discussions.<sup>17</sup> Les aspects purement méthodologiques concernant cette partie empirique sont présentés à la section 1.4. Ici, nous relevons la richesse et la diversité de la composition de notre échantillon dont seuls deux critères de sélection furent discriminants au départ, à savoir: occuper un emploi et être mère d'au moins un enfant entre 5 et 10 ans.

Plutôt que de viser la représentativité (difficile avec la méthode qualitative et exploratoire choisie), notre volonté fut d'obtenir la plus grande variété possible de cas de figures en ce qui concerne notamment: la situation familiale, le type et le pourcentage d'emploi, la durée des déplacements, les modes de transports utilisés, etc. Durant la période de novembre 2007 à janvier 2008, nous avons donc pu interviewer 35 mamans (19 à La Chaux-de-Fonds et 16 à Burgdorf). Nous confortant dans notre souhait d'avoir un échantillon diversifié, les modèles familiaux<sup>18</sup> des mamans rencontrées se répartissent de la manière suivante:

- 15 mères dans une situation de famille monoparentale;
- 5 mères travaillant à temps partiel vivant avec un homme travaillant à plein temps: «modèle bourgeois contemporain»;
- 6 mères travaillant à plein temps vivant avec homme travaillant à plein temps: «modèle égalitaire centré sur l'emploi»;
- 6 femmes travaillant à temps partiel vivant avec homme travaillant à temps partiel: «modèle égalitaire centré sur la famille»;
- 3 femmes travaillant à temps plein vivant avec un homme au foyer: «modèle bourgeois traditionnel inversé».

<sup>16</sup> Appropriations qui donneraient lieu à une identité particulière de maman actives mobiles. C'est dans tous les cas l'hypothèse que nous avons soumise à la discussion au Groupe de Travail «Mobilités spatiales et Fluidités sociales» (GT23) de l'Association Internationale des Sociologues de Langue Française (AISLF) à Rennes, mars 2008.

<sup>17</sup> Voir les questions abordées dans le guide d'entretien mis en annexe 2.

<sup>18</sup> Pour notre analyse, nous nous inspirons de la typologie utilisée par Bühler Elisabeth (2005) tout en l'adaptant à la réalité de notre échantillon. Elle distingue les structures familiales suivantes: *Bourgeois traditionnel* = femme au foyer et homme à plein temps (absent de notre échantillon en raison de la condition de départ «mères professionnellement actives»); *Bourgeois contemporain* = femme à temps partiel et homme à plein temps; *Egalitaire centré sur l'emploi* = femme et hommes travaillent à plein temps; *Egalitaire centré sur la famille* = femmes et homme à temps partiel; et enfin *Famille monoparentale*. Nous y ajoutons un modèle que nous nommons *bourgeois traditionnel inversé*: la maman travaille à 100% et le papa reste au foyer.

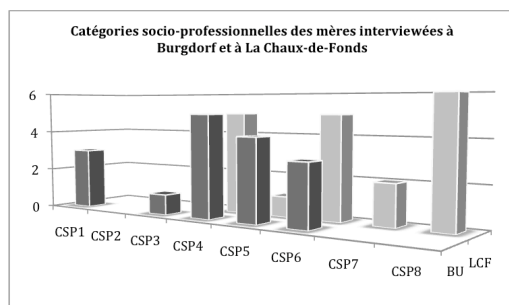
Au delà de la diversité des structures familiales, nous avons été également confrontés à une panoplie de fonctionnements familiaux différents. Aussi, nous rejoignons Kaufmann et Widmer (2005) qui montrent les liens possibles (qui restent à approfondir) entre l'acquisition de forme de *motilité* spécifiques et le fonctionnement familial. De nombreux cas de figure ont été rencontrés. Ces derniers peuvent se positionner selon les trois axes (axe autonomie/fusion - axe ouverture/fermeture - axe de la régulation) bien décrits dans des travaux de Kellerhals et Widmer (2005)<sup>19</sup>.

Aussi, il est intéressant de constater que notre échantillon est composé de mères de catégories socioprofessionnelles (CSP) fort différentes<sup>20</sup>: plusieurs ouvrières qualifiées et non qualifiées (8 au total) travaillant dans les manufactures horlogères, enseignantes, cheffes de service, policières, indépendantes, aides soignantes, (etc.).

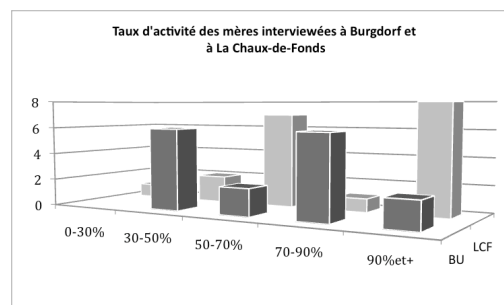
Le fait d'avoir pu interviewer des mamans de milieu très modeste constitue un atout fort de cette recherche. Il en effet toujours plus difficile d'atteindre puis d'écouter des personnes ayant un niveau socioprofessionnel ainsi qu'une formation considérées comme faibles. La diversité et la richesse de notre échantillon se retrouve également au niveau des taux d'activités. Nous remercions l'ensemble des mères et particulièrement celles qui nous ont accordé de leur précieux temps alors qu'elles occupent un poste à 100%!

Enfin, parmi les critères caractérisant notre échantillon notons encore celui du nombre d'enfants: 23 mères de notre échantillon ont 2 enfants, 7 en ont 1, 4 en ont 3 et 1 mère a 5 enfants.

Graph. 1: les CSP des mères rencontrées



Graph.2: les taux d'activités des mères rencontrées



Finalement, pour se rendre compte de l'influence que peuvent avoir à la fois la structure, le fonctionnement familial ainsi que le niveau socioprofessionnel, prenons l'exemple de deux situations familiales post-divorces assez différentes (Le Gall 1996; Martin 1997)<sup>21</sup>:

<sup>19</sup> L'influence des relations de couple et des différents comportements familiaux (famille Cocon, Bastion, etc.) est développée par Jean Kellerhals et Eric Widmer. A noter que le positionnement selon les trois axes du fonctionnement familial que les mêmes auteurs approfondissent est assez étroitement lié aux ressources économiques et culturelles des familles: «Quand les ressources sont fortes, l'autonomie, l'ouverture à l'environnement et une régulation négociée sont valorisées, alors qu'un déficit de ressources externes s'accompagne d'une relative fermeture, d'une valorisation du "nous-groupe" et d'une régulation davantage statuaire» (Kaufmann et Widmer 2005).

<sup>20</sup> Sans rentrer dans les détails, nous utilisons la classification des catégories socioprofessionnelles suivante: Professions dirigeantes (CSP1), Professions libérales (CSP2), Indépendantes (CSP3), Professions intellectuelles et d'encadrement (CSP4), Professions intermédiaires (CSP5), Non-manuelles qualifiées (CSP6), Manuelle qualifiée (CSP7), Travailleuses non qualifiées (CSP8).

<sup>21</sup> Tiré de Kaufmann et Widmer (2005: 206).

- Dans le premier cas, sur représenté dans les milieux populaires, le divorce est l'occasion d'une rupture nette entre la femme et les enfants d'un côté, et l'homme de l'autre. En cas de remariage, ce dernier se fait remplacer pour l'essentiel, par le nouveau conjoint.
- Dans le second cas, dominant dans les familles ayant des ressources économiques et culturelles élevées, le divorce ne donne pas lieu à une rupture complète des relations entre les anciens conjoints (...).

Toujours selon Kaufmann et Widmer (2005), «dans ce second cas de figure, les anciens conjoints choisissent souvent leur lieu de domicile de manière à faciliter leur accessibilité aux enfants. Les individus acquièrent alors des compétences de mobilité leur permettant de gérer cette spatialité familiale plus complexe, dans une dynamique où les logiques individuelles et la logique collective s'intègrent plus ou moins bien (...). On peut donc faire l'hypothèse qu'ils [*le divorce et les recompositions familiales*] renforcent la tendance des familles populaires à la *non-mobilité* et la tendance des familles bourgeoises à la *mobilité*.»

A notre sens, les critères brièvement ici présentés caractérisant notre échantillon (modèle, structure et fonctionnement familiaux, CSP, taux d'activité, nombre d'enfants) influent les mobilités en montrant, notamment, des agencements et arrangements à l'intérieur de la famille et du couple chaque fois différents. «Si la mobilité a par hypothèse un impact sur les dynamiques familiales, on peut également penser que les structures et les dynamiques familiales ont elles aussi un effet sur la *mobilité*», précisent Kaufmann *et al.* (non daté). Nous les rejoignons.

### 3.1.2 Conciliation des rôles sociaux: gestion du temps dans l'espace

*«Se lever, préparer le petit-déjeuner, s'occuper des enfants, les amener à l'école, se rendre au bureau, récupérer les enfants à l'école, s'occuper des devoirs, faire un brin de ménage, coucher les enfants, préparer le dîner, s'accorder un peu de temps libre, se coucher et... recommencer le lendemain.»*

D'une manière générale, les mères actives doivent faire face à un certain nombre de contraintes: temporelles autant que spatiales, psychologiques autant que physiques. Elles peuvent de surcroît pâtir d'une pression sociale qui confirme à chaque instant l'injonction qu'elles ont intériorisée de devoir, pour être «une bonne mère», pour être «une femme épanouie», pour être à la fois «une femme active» et «une mère présente et attentive», résoudre au mieux les conflits qui naissent de ces contraintes.

Bien que la femme soit de plus en plus intégrée au monde de l'emploi, et que ses niveaux de participation à la vie active soient désormais plus ou moins équivalents à ceux de l'homme, elle continue néanmoins à assumer bien plus de tâches domestiques et/ou ayant trait à l'éducation des enfants<sup>22</sup>. Même lorsque les hommes assument leur part dans l'exécution des tâches domestiques, le rôle organisationnel (et les déplacements qui lui sont forcément liés) reste le plus souvent l'apanage des femmes. La fonction de pivot de l'organisation est une expression dans le cercle familial d'une pression sociale.

De plus cette double charge – travail et famille – a pour conséquence surtout pour les mères, une charge de travail total très élevé. Les différences dans le total sont d'autant plus grande que l'enfant à charge est jeune (Bühler et Heye 2005). Elle est de plus de 20 heures hebdomadaires pour les

<sup>22</sup> «Sur dix femmes qui vivent dans un ménage comptant des enfants de moins de 15 ans, environ huit portent seules la responsabilité du travail domestique» (OFS 2004).

femmes et de plus de 10 heures pour les hommes (recensement fédéral de la population 2000)<sup>23</sup>. En grande partie, ce déséquilibre au niveau de la répartition des tâches se confirme également dans nos propres résultats.

Extraites d'entretiens, voici quelques citations permettant de rendre compte de cette capacité organisationnelle nécessaire et développée particulièrement par les mères professionnellement actives (souvent absent des discours, le père semble moins y participer. Nous supposons aussi que les mères sans activités professionnelles et que les femmes non mères soient certainement moins concernées):

*«Mes filles ont un planning pour se préparer le matin. C'est une routine bien rôdée. S'il y a un souci elles peuvent m'appeler. La préparation se fait le soir d'avant. Elles partent à 07h45 pour l'école (une heure plus tard que nous, leurs parents) et rentrent à 15h30 (le mardi et vendredi à 16h30 à cause de la gym). Elles prennent leur 4 heures seules, puis mon mari rentre à 17h00 normalement, et moi vers 18h15. Le premier qui arrive surveille les devoirs. A mon arrivée, c'est moi en général qui prépare le dîner. La grande sœur effectue un grand boulot de remplacement. Elle facilite les choses car elle surveille la petite et l'accompagne.»*

*«Ce sont les parents de mon ex-mari qui se chargent de faire les trajets école-maison et de faire le pont jusqu'à que je sois là. Dès que j'arrive à la maison (vers 12h10) je les chasse...puis prépare à manger. Leur présence et leur implication auprès des enfants bien trop forte!»*

*«Mon fonctionnement actif hors de l'espace familial est rendu possible par la présence de ma famille élargie: sœurs, cousines, etc. Mon réseau social est développé et fonctionne bien comme entraide. Mes enfants ne restent jamais longtemps seuls.»*

*«Je gère mon quotidien entièrement seule. Mes horaires ne sont pas assez réguliers pour obtenir une place dans les structures d'accueil existantes. [Paradoxe: si elle travaille plus elle peut l'obtenir. A quel prix?]. La seule structure existante à l'échelle de la ville est «Le Foyer de l'écolier» qui se situe à 30 min de l'école de mon enfant. Je n'ai pas pu obtenir de place car je n'ai malheureusement pas d'emploi fixe et donc soi-disant pas suffisamment de contraintes. J'ai du donc me débrouiller avec le privé en contactant l'Association des mamans de jours, une structure d'ailleurs complètement débordée.»*

*«L'an dernier, j'ai payé une maman de jour 300 CHF/mois, mais c'était trop cher. Maintenant ma fille reste seule le matin avant l'école et pendant la pause de midi. Elle reste au foyer de l'école et fait ses devoirs avec ses camarades jusqu'à ce je rentre du travail, vers 17h15-17h30. L'année prochaine elle ira aussi à midi, cette année elle n'a pas pu par manque de place. Cela coûte 50 CHF/mois, mais cela vaudra la peine, ma fille ne sera plus seule à midi.»*

Chez les mères rencontrées, devoir s'organiser est donc une réalité incontestable. La multiplicité des rôles et des tâches que les mères de famille concilient – gestion du ménage et des enfants en sus d'une activité professionnelle – contribue à donner un caractère bien particulier à l'ensemble de leurs mobilités.

---

<sup>23</sup> «Les femmes consacrent au total 27 heures par semaine aux tâches domestiques et les hommes 13,5 heures, soit deux fois moins. Dans 79% des couples, la responsabilité principale du travail domestique incombe à la femme et dans 3% à l'homme. 17% des couples partagent les tâches.» Pour exemple, les pères collaborent très peu au lavage et au repassage (7%), au nettoyage et au rangement (17%), ainsi qu'à la préparation des repas (24%).» Source: <http://www.fairplay-at-home.ch/f/set-facts.htm>.

Les données recueillies sur le terrain permettent donc de confirmer notre première hypothèse de recherche. En effet, les *mobilités* des mères de famille que nous avons rencontrés sont fréquemment spécifiques. Très fortement liée au jonglage nécessaire entre activités diverses, une identité propre de «mamans mobiles», serions-nous tenter de dire, paraît émerger.

Le descriptif suivant du quotidien d'une maman de deux filles (6 et 10 ans) permet de s'en rendre compte:

*«Je n'accompagne pas mes enfants à l'école. Actuellement l'aînée est assez grande pour aller à l'école toute seule et emmener sa sœur. Elles ont la clé et rentrent lorsque c'est fini. Mon mari et moi partons tous les deux à 06h45: je prends le bus et lui la voiture. Je n'ai pas de permis. C'est un demi-regret, mais pas indispensable. L'avantage, c'est que comme ça, il n'y a pas besoin de négociations. Auparavant, lorsque les enfants étaient plus jeunes, je recourais à la garde de ma sœur et de ma belle-mère, et un jour par semaine à une maman de jour.»*

Au travers de cet exemple, nous saisissons d'une part la complexité d'organisation à laquelle certaines mamans sont confrontées, et pouvons, d'autre part, mieux comprendre leur recours à des stratégies bien particulières pour s'en sortir. Dans ce cas précis, le potentiel de mobilité, évoluant avec la variable «phase familiale» (âge des enfants), est notamment caractérisé par l'arrangement trouvé entre époux et la possibilité de recourir à différents modes de garde.

La diversité des solutions et des vécus de mobilité, cela, face aux mêmes conditions de base (être mère, travailler et devoir s'organiser), est donc à relever. Consécutivement à ce double rôle social, en effet, la mobilité des mères de famille professionnellement actives s'en trouve affectée de diverses manières avec des implications variables sur leur bien-être, implications sur lesquelles nous venons plus en détail à la section 3.1.4.

### **3.1.3 Facteurs influant sur les mobilités des mères professionnellement actives**

En rester au constat que la conciliation des rôles sociaux complexifie le quotidien et engendre des mobilités et des réponses particulières, vécue positivement ou négativement, serait insuffisant. Dès lors, cette question nous vient: plus précisément, quels sont les éléments qui sont en mesure d'affecter ou au contraire de faciliter la tâche des mères de famille en question?

Fonctionnant potentiellement comme «ressources facilitatrices», ou au contraire comme «contraintes supplémentaires» de mobilité, différents facteurs sont, à notre sens, déterminants pour les mamans et leur bien-être. Identifiés lors de l'analyse des entretiens qualitatifs, ces facteurs influents peuvent être classés selon trois dimensions principalement:

- dimension spatiale (morphologie urbaine, infrastructures, etc.);
- dimension socio-économique (services urbains, emploi, horaires, etc.);
- dimension psycho-sociale (compétences individuelles, situation familiale, etc.).

Tableau de synthèse (non exhaustif): catégories de facteurs influençant potentiellement la mobilité des mères de famille professionnellement actives. (NB: les facteurs mis en **caractères italiques gras** sont, selon nous, plus particulièrement liés au double rôle de mère de famille professionnellement active),

ACCÈS / SERVICES URBAINS		COMPÉTENCE / CAPACITÉ
Ressources urbaines (dimension spatiale)	Ressources urbaines (dimension socio-économique)	Ressources «individuelles et familiales» (dimension psycho-sociale)
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Répartition et proximité spatiale des fonctions urbaines (localisation habitat, emploi, formation, loisirs, commerces, etc.)</b></li> <li>- <b>Morphologie de l'espace-rue (traitement de l'espace-rue, mobilier urbain, mesures de sécurisation des tronçons)</b></li> <li>- <b>Offre en espaces publics (parc, place de jeux, etc.)</b></li> <li>- Qualité des paysages urbains</li> <li>- Offre en infrastructures et réseaux de transport</li> <li>- Armature urbaine (positionnement de la ville dans le réseau régional)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Offre en mode de garde scolaire et extrascolaire (publique et privée)</b></li> <li>- <b>Prix, horaires et souplesse des modes de garde à disposition</b></li> <li>- Offre et prix des moyens de transport (liberté de choisir)</li> <li>- Offre et flexibilité des abonnements de TP (abonnement général, abonnement de parcours régional, de bus, etc.)</li> <li>- Prix du foncier et des logements (impact sur la localisation résidentielle)</li> <li>- Situation du marché de l'emploi (type d'emploi, taux de chômage, etc.)</li> <li>- Horaires (écoles, emploi, loisirs, etc.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Structure familiale</b></li> <li>- <b>Fonctionnement familial</b></li> <li>- <b>Réseau social (famille, ami, voisin, etc.)</b></li> <li>- <b>Positionnement dans son cycle de vie (âge, phase familiale, carrière, etc.)</b></li> <li>- <b>Taux d'activité professionnelle</b></li> <li>- Ressources financières</li> <li>- Niveau de formation</li> <li>- Santé physique et psychique</li> <li>- Possession du permis de conduire</li> <li>- Intérêt pour l'activité (motif du déplacement)</li> <li>- Rapports entretenus aux conditions climatiques (neige, pluie, froid, etc.)</li> </ul>

L'intérêt d'un tel tableau n'est pas tant de prétendre à l'exhaustivité des facteurs influant les mobilités que d'en saisir les relations systémiques. Pour s'en rendre compte, relevons deux situations de quotidiens bien différents.

Sandrine<sup>24</sup>, maman de 2 garçons (8 ½ et 2 ½ ans), La Chaux-de-Fonds, professeure associée à 40%, famille de modèle égalitaire centré sur la famille, financièrement à l'aise:

*«Nous mangeons presque tous les repas ensemble en famille. L'organisation se fait par demi-journée avec passage de témoin. Certaines périodes ne sont pas très drôles, j'ai l'impression que l'on ne fait que se croiser (...). Le jeudi, mon mari emmène le grand au solfège, le*

<sup>24</sup> Tous les prénoms d'interviewées cités ici sont fictifs.

*vendredi, il emmène le petit au parc (Bois du Petit Château), et ensuite, quand j'arrive, mon mari va à son cours de guitare à 15h. En famille nous faisons du sport: du bobsleigh, du ski, et parfois allons à la patinoire (peu, car je n'aime pas). Le papa emmène aussi le grand faire du vélo au parc Gallay. Je les conduis régulièrement au théâtre ou au spectacle de marionnettes.»*

Sylvie, maman de trois enfants (17, 14 et 7 ans), La Chaux-de-Fonds (depuis 3 mois), foyer monoparental, travaille à 100% dans une manufacture horlogère, sans permis de conduire, en situation financière difficile:

*«Tous les jours, je quitte la maison à 6h15 du matin et prends le bus jusqu'à la gare, je change de bus, puis marche environ encore 600 m jusqu'à l'usine. Je pars tôt le matin pour être de retour au plus tard à 17h. La petite (7 ans) se prépare seule le matin, reste également seule (ou parfois avec son frère de 14 ans) tous les midis de la semaine ainsi que durant la journée du mercredi. Ils se débouillent pour se réchauffer un plat préparé ou, le cas échéant, pour s'acheter un sandwich. Les rares week-ends durant lesquels les enfants ne sont pas là, tellement fatiguée, je profite de m'enfermer chez moi et ne rien faire.»*

Sans rentrer ici dans les détails d'une analyse de contenu, ces deux exemples permettent de montrer des agencements de déplacements différenciés selon le type d'activité (certes) mais aussi et surtout selon les ressources réelles dont ces deux mamans disposent. Très clairement, le potentiel de mobilité (*motilité*) de Sylvie est caractérisé par un cumul de désavantages (accumulation de contraintes pouvant se renforcer mutuellement) tels que: être seule, en absence de réseau social, employée à 100%, en difficulté financière, sans formation, ni voiture, (etc.). Autrement dit, les trajets quotidiens réalisés dans ces conditions, avec ces ressources-là, risquent bien de ressembler au parcours d'une combattante.

Une autre maman nous raconte que ce sont les parents de son ex-mari qui se chargent de faire ces trajets et de faire le pont entre l'école et la maison jusqu'à qu'elle soit là. Dès qu'elle arrive à la maison (vers 12h10) elle les chasse...puis prépare à manger. Paradoxalement, elle en a besoin et les sollicite mais trouve leur présence et leur implication auprès des enfants bien trop forte. Dans la stratégie mise en place, un écart entre la solution trouvée et celle qui pourrait être idéale est manifeste. Une partie du bien-être de cette maman en est certainement affecté.

De manière plus générale, tentons de mieux comprendre le mécanisme par lequel les différents facteurs influant les mobilités pèsent (ou non) sur le bien-être des mères interviewées.

### **3.1.4 Appropriation différenciée des facteurs recensés et impact sur le bien-être**

Le lien avec la dimension d'appropriation doit ici être fait. Pour Moles et Rohmer (1998), l'appropriation est avant tout un mécanisme psychologique propre à un individu par lequel il «*se fixe dans un espace qu'il ressent comme étant le sien*». La notion d'appropriation véhicule deux idées dominantes, nous renseigne encore Perla Serfaty-Garzon (2003): «D'une part, celle d'adaptation de quelque chose à un usage défini ou à une destination précise; d'autre part, celle, qui découle de la première, d'action visant à rendre propre quelque chose. [...]. L'appropriation est ainsi à la fois une saisie de l'objet et une dynamique d'action sur le monde matériel et social dans une intention de construction du sujet.»

Aussi, nous saisissons à quel point l'articulation des différentes catégories de facteurs liés aux compétences et aux accès (champs du possible) est en mesure d'engendrer des appropriations particulières, améliorant qualitativement (appropriation positive) ou contraignant davantage, selon les cas, le quotidien des mères de famille professionnellement actives.

En somme, c'est en fonction de l'appropriation de l'ensemble des ressources à disposition, celles réellement actualisables au sens d'Amartya Sen<sup>25</sup>, que le rapport entre mobilité et bien-être des mères actives doit s'évaluer. Le choix de recourir à une approche par la *motilité* qui se focalise précisément sur les combinaisons de logiques se trouvant à l'origine de l'action, en amont du déplacement (Kaufmann *et al.* 2004), trouve ici toute sa justification.

A grands traits, trois grandes catégories d'appropriation des mobilités se distinguent. Premièrement, les mères de famille dont la mobilité est vécue positivement, comme un élément facilitateur d'activités et souvent source de bien-être. Deuxièmement, celle perçue comme neutre, fonctionnelle, permettant simplement de faire (aucune valeurs ni positives ni négatives n'est attribué aux déplacements). Enfin, celle fréquemment rencontrée, une mobilité vécue comme une contrainte supplémentaire, empêchant de faire ou venant s'ajouter à une organisation du quotidien déjà très complexe et souvent mal vécue (stress, fatigue, etc.). Ces mobilités différenciées peuvent donc être catégorisées de la manière suivante:

- 1) Une mobilité valorisée comme «temps pour soi»;
- 2) Une mobilité neutre, «permettant de faire»;
- 3) Une mobilité comme «contrainte supplémentaire»:
  - a) un accès à la mobilité insuffisant,
  - b) une qualité médiocre de la mobilité,
  - c) une surmobilité chronique.

#### **1) Une mobilité valorisée comme «temps pour soi»**

Le temps passé à se déplacer est ici une chance supplémentaire profitable à la femme en question. Une mère nous raconte qu'elle préfère *«prendre le train plutôt que l'avion pour aller à Stockholm: la seule différence est que cela pend 2 jours de plus! Mais que c'est bon de prendre son temps»!* Ou encore: *«Dans le train, c'est le seul moment où personne ne peut rien vouloir de moi».* Aussi, une dernière affirme aimer le train et trouver le trajet trop court (15 min.) Pour elle, le parcours effectué quotidiennement est nécessaire pour *«venir d'un monde à l'autre. Se déplacer est utile pour la transition entre le travail et la maison. J'ai le temps d'écrire des SMS.»*, nous dit-elle encore...

Ces déplacements décrits comme procurant du bien-être sont valorisés come temps pour soi, vécu comme un temps utile de transition pour soi et remplissant souvent un objectif personnel (travail, vacances).

#### **2) Une mobilité neutre, «permettant de faire»**

Une mère interviewée affirme:

*«Je ne comprends pas bien votre question sur le vécu d'un déplacement. Je me déplace car j'en ai besoin. Se déplacer est pour moi uniquement un moyen fonctionnel de relier des espaces et des activités entre-elles. Je fais toujours au mieux et ne rencontre pas de contraintes particulières.»*

---

<sup>25</sup> Nous rappelons: L'ensemble des différentes combinaisons de *fonctionnements* qu'une personne est en mesure d'accomplir réellement constitue sa «capabilité», c'est-à-dire sa «liberté de choisir entre des modes de vie possibles» (Sen 1992). Dans cette perspective, le bien-être d'un individu prend en compte l'étendue de la liberté de choix qu'il possède entre tous les fonctionnements qui lui sont potentiellement accessibles.



Ce discours nous montre un détachement affectif possible, signe d'une certaine distance prise par rapport à «un devoir se déplacer». Cette mobilité bien acceptée est dans ce cas assimilée au strict déplacement nécessaire. Il s'agit toutefois de noter que la mère citée ci-dessus vit une situation familiale relativement atypique: son mari est aussi un père au foyer à 100%. L'on peut raisonnablement supposer que la distance prise et l'absence de pression ici décrite, est en grande partie liée à une répartition particulière des rôles au sein du foyer familiale.

### 3) **Une mobilité comme contrainte supplémentaire**

Nous pouvons mentionner dans les freins liés à l'exercice d'une activité professionnelle, les contraintes qui découlent directement de la mobilité pour y accéder.

Les trajets domicile-travail posent en effet toute une série de contraintes qui peuvent contrebalancer, par exemple, la flexibilité horaire ou une meilleure prestation salariale offerte par certaines entreprises. Les aléas de la route, notamment ceux liés à la météo, aux accidents et embouteillages, peuvent faire de la voiture un mode de transport incertain et stressant et obliger la mère active à redoubler de précautions et prendre plus de temps de battement. Les pressions qui découlent d'un parcage limité peuvent faire qu'elle se lève plus tôt pour arriver en premier de sorte à pouvoir en bénéficier. Les transports publics, quant à eux, présentent de fortes contraintes liées à des horaires fixes et des fréquences souvent trop faibles, ce qui en temps normal induit déjà des ruptures de charge plus ou moins fortement ressenties, et en cas de retard ou de perte de correspondance implique un temps d'attente non prévu qui pénalise fortement l'emploi du temps des mères actives. Dans cette catégorie «mobilité comme contrainte supplémentaire», il est nécessaire de distinguer différents cas de figure. Notons parmi ceux-ci:

#### a) Un accès à la mobilité insuffisant

Quelques-unes des mères que nous avons rencontrées ne parviennent pas à accomplir tous les déplacements qu'elles souhaiteraient pouvoir faire (difficultés à effectuer notamment les trajets exceptionnels nécessaires à des achats particuliers en périphérie, p. ex.). Ces mères souffrent des limites à leur mobilité qu'imposent leurs multiples contraintes organisationnelles et/ou leurs limites financières.

Par exemple, une mère n'ayant pas les moyens de posséder une voiture nous explique sa solution pour faire, comme elle dit, «les grosses courses, plus lourdes»: *«je m'y rends à pied ou en bus, puis prends le taxi pour rentrer. Cela me coûte 12 CHF le trajet! Comme je suis une bonne cliente [elle prend toujours la même compagnie], je suis bien contente que l'on m'offre la surtaxe pour les sacs de commissions!»*. Dans ce cas là, l'arrangement financier trouvé avec le chauffeur de taxi permet certainement de réduire l'impact négatif sur son bien-être lié à cet accès insuffisant à la mobilité.

#### b) Une qualité médiocre de la mobilité:

D'autres mères encore parviennent à effectuer l'ensemble des déplacements souhaités, mais selon des modalités qu'elles considèrent comme inadaptées (peu agréables, peu performantes, etc.), avec en particulier des limites contraignantes en termes de choix modal et en termes de boucles trop complexes – et donc une qualité médiocre des déplacements réalisés.

##### *b1) Offre choix modal / fréquences inadaptées:*

Une mère interviewée affirme qu'elle aimerait bien se rendre au travail autrement qu'en voiture. Son métier d'enseignante nécessite d'être à l'heure (voire un peu avant le début des cours). Elle met actuellement 25 minutes en voiture par trajet. Le parcours en train entre La Chaux-de-Fonds et St-Imier dure quant à lui 8 minutes. Avec ce moyen de transport plus rapide, le problème se

situé à l'arrivée: il n'existe aucune correspondance en bus depuis la gare qui lui permet d'arriver à l'heure au Lycée. Pour venir, les horaires sont plus ou moins bien prévus pour les élèves mais pas pour les enseignants! Au retour, par contre, tous les élèves rencontrent des difficultés: elle doit laisser partir les élèves venant train 10 minutes avant la fin des cours!!! Une offre de transport adaptée à son cas lui permettrait sans doute de faire un autre choix que celui d'utiliser sa voiture (sans joie) quotidiennement.

Le quotidien d'une maman élevant seule trois enfants (de 14, 7 et 4 ans) et qui fait 3 heures de trajet par jour pour rejoindre son lieu de travail, permet d'exemplifier aussi ce cas de figure d'une mobilité de qualité médiocre. Elle nous explique que si elle ne peut pas être transférée au Locle dans la même entreprise, elle tentera de trouver un autre travail à la Chaux-de-Fonds. En effet, elle ne veut plus aller quotidiennement à Bienne. Le temps passé dans le trajet pour se rendre à son travail est une charge supplémentaire, devenue «trop lourde à porter». Face au changement, l'on perçoit sa difficulté à choisir lorsqu'elle parle des avantages offerts par son employeur actuel: je gagne 1000 CHF de plus que mes collègues restées à La Chaux-de-Fonds!

#### *b2) Boucles trop complexes:*

Écoutons cette mère dans une situation de foyer monoparental à La Chaux-de-Fonds nous dire: *«La seule structure d'accueil existante à l'échelle de la ville est "Le Foyer de l'écolier" qui se situe à 30 minutes à pied de l'école de mon enfant. A midi, il ne peut donc s'y rendre seul (6 ans). De plus, mes horaires ne sont pas assez réguliers pour obtenir une place dans les structures d'accueil à 16h. Le paradoxe est que si je travaille plus il est possible d'en obtenir. Je n'ai (soi-disant) pas assez de contraintes et effectivement pas d'emploi fixe pour obtenir cette place! J'ai dû me débrouiller avec le privé en contactant l'Association des mamans de jours, structure (selon elle) d'ailleurs complètement débordée.»*

Il va s'en dire que pour cette mère, l'adéquation entre ses propres besoins et les ressources urbaines qu'elle a à disposition (réellement actualisables) est loin d'être réalisée. Cela engendre des déplacements supplémentaires prenant la forme de boucles complexes, certainement contraintes et peu agréables.

#### *c) Une surmobilité chronique:*

D'autres mères ont l'impression de pouvoir se déplacer autant que nécessaire, mais se sentent en permanence en flux tendus. Leur mobilité effective correspond dans une large mesure à leur *motilité*; ce qui signifie qu'elles exploitent complètement leur *capabilité* de se mouvoir, et n'ont dès lors plus aucune «réserve», plus aucune marge de manœuvre.

Le récit suivant est suffisamment éclairant de ce cas de figure fréquemment rencontré: *«Le petit va au jardin d'enfants, le grand est en 2<sup>ème</sup> primaire. J'emmène le grand chez mes parents et le petit chez la maman de jour, (une voisine qui habite dans le même immeuble que mes parents). Les enfants y restent de 06h30 jusqu'à l'heure d'aller à l'école et au jardin d'enfants, puis sont récupérés par leurs gardiens respectifs jusqu'à ce que je revienne du travail, entre 17h30 et 18h00. A midi, le grand mange chez ses parents, le petit chez la nounou.»*

L'on perçoit que les effets négatifs de cette mobilité «comme contrainte supplémentaire» peuvent donc être atténués par d'autres avantages qu'il s'agit de considérer comme autant de ressources (au sens de Sen). S'en suit une recherche vers un certain équilibre qui parfois est atteint pour finalement contribuer au bien-être de celle qui y parvient. Si tel n'est pas le cas, il s'agit donc bien d'une mobilité contrainte, vécue comme venant s'ajouter et/ou empêchant de faire d'autres activités, au lieu de permettre précisément de les relier entre elles. Le bien-être des mères qui sont confrontées à ces

arbitrages certainement non choisis, dans tout les cas complexes et difficiles à maîtriser, s'en trouve affecté.

### 3.1.5 Stratégies mobiles «genrées»?

*«Dis-moi ce que tu évites, je te dirai quel habitant tu es. Les refus ne seraient-ils pas tout aussi indicateurs de l'essence de la quotidienneté que les remplissages, les réplétions, les contentions? L'urbaniste cherche à savoir quels espaces sont volontiers fréquentés. Ne faudrait-il pas observer d'abord comment des lieux sont évités?»*

Jean-François Augoyard (1979)

Nous saisissons bien que la mobilité quotidienne des mères de famille professionnellement actives que nous avons rencontrées est fortement caractérisée par de nombreux et nécessaires arbitrages. Les autres femmes (mères professionnellement non actives ou femmes professionnellement actives non mères) ou encore les pères actifs mais s'impliquant que partiellement au niveau de leurs tâches de famille, sont-ils moins confrontés à cette même réalité?

Au niveau des déplacements quotidiens (partie visible), quelques constats sont en premier lieu à faire. L'intermodalité est souvent la règle à Burgdorf: 12 mères interviewées sur 16 se déplacent en utilisant au minimum deux moyens de transport pour leur principal trajet quotidien, qui est, pour la plupart d'entre-elles, celui pour se rendre au travail. A contrario, cela est une exception pour les femmes rencontrées à La Chaux-de-Fonds: 1 sur 19 utilise plus d'un moyen de transport dans un même trajet régulier. Pour exemple, à Burgdorf, la moitié des mères interviewées travaillent à Berne et utilisent pour leur trajet trois ou quatre moyens de transport successifs: le train, la marche, le vélo et le bus. Une «culture» de la mobilité douce portée avec une certaine fierté d'ailleurs, la proximité de Berne couplée avec une offre massive en transport en commun (abonnement régional attrayant et fréquence importante des trains) apportent une première explication de ces choix. Notons aussi qu'un certain nombre de mères interviewées ne possèdent ni permis de conduire ni voiture.

Contrairement à ce que certains laissent entendre parfois<sup>26</sup>, ne pas disposer de voiture permet parfois d'en retirer une certaine satisfaction. En effet, les mères rencontrées qui affirment ne pas posséder de voiture par choix, assurent vivre un sentiment de liberté accru. Elles mettent d'emblée une croix sur certains trajets irréalisables sans voiture.

*«Je ne possède ni permis ni voiture. C'est avant tout un choix écologique. Mais au fond, je ne me suis jamais retrouvée en situation d'en avoir besoin. Mon père n'a jamais compris les raisons pour lesquelles nous ne souhaitons pas de voiture. Pour moi, la culture de l'automobile est très présente au sein la génération précédente. Cela est en train d'évoluer.»*

Au travers de cet exemple, la réduction du champ du possible (lorsqu'elle est voulue et conscientisée, nous insistons) permet d'atténuer une tension éventuelle. La frustration liée au fait de ne pas réaliser un déplacement alors que les moyens étaient à disposition, est en effet enlevée.

---

<sup>26</sup> «Ne disposant généralement pas d'un véhicule automobile, ces femmes sont prêtes à délaissier les emplois mieux payés mais distants en faveur d'emplois locaux sous-payés, qui leur permettent de remplir leur rôle familial» ou «L'amélioration de l'accès des femmes à l'automobile favorise également une meilleure accessibilité des emplois par automobile», affirment Marie-Hélène Vandersmissen *et al.* 2001).

Nous l'avons évoqué, selon les conditions d'accès à disposition et leurs compétences (réelles), des stratégies de mobilité particulières sont mises en place par les mères de famille professionnellement actives. Une identité propre et genrée, de «maman active mobile», ne se manifeste-t-elle pas ainsi?

Relevons l'expérience de Florence, maman d'une fille de 9 ans, vivant en communauté à Burgdorf:

*«Par philosophie et pour satisfaire un besoin de qualité de vie avant tout, nous avons choisi un lieu avec un espace extérieur où les enfants puissent jouer et qui soit proche d'autres activités qui leur sont destinées (loisirs, école, etc.). Notre critère principal de localisation était la proximité d'une gare ou d'un réseau de bus performant dans rayon maximum de 25 km autour de Berne. La vie est une expérimentation et le choix de vivre en communauté avec trois autres familles ne comporte que des avantages: volontairement, nous avons 1 voiture pour les 4 familles et chacun à son tour, père ou mère (peu importe), s'occupe des enfants! Je m'en charge le mercredi toute la journée et, ainsi, les autres jours, je dispose de mon temps comme je l'entends.»*

Ce récit nous montre une stratégie globalement cohérente, faite de choix non subis permettant d'ouvrir un maximum ses marges de manœuvre. Concilier différents rôles en minimisant les contraintes (de mobilité notamment) qui leur sont étroitement liées, en est le moteur.

Explicitons encore notre argumentation avec le quotidien de Christine, La Chaux-de-Fonds, 2 enfants en situation de famille monoparentale:

*«Le petit va au jardin d'enfants, le grand est en 2<sup>ème</sup> primaire. J'emmène le grand chez mes parents et le petit chez la maman de jour (une voisine qui habite dans le même immeuble que mes parents). Les enfants y restent de 06h30 jusqu'à l'heure d'aller à l'école et au jardin d'enfants, puis sont récupérés par leurs gardiens respectifs jusqu'à ce que je revienne du travail, entre 17h30 et 18h00. A midi, le grand mange chez ses parents, le petit chez la nounou.»*

Le recours à cette stratégie de multiplication des modes de garde «pour s'en sortir» tranche avec l'exemple précédent de Florence. Ici, tout semble subi et réalisé en réaction à la situation «être maman et devoir travailler»: le déplacement vient ici se rajouter comme une contrainte supplémentaire à une organisation déjà complexe. La mobilité est liée si fortement aux obligations du quotidien qu'elle tend à renforcer et entretenir une identité de «maman seule et active».

En somme, tout semble montrer que c'est bien le rôle de «parents-pivots professionnellement actifs» qui est interpellé. A charges et obligations parentales et professionnelles égales, que l'on soit homme ou femme, les contraintes et éléments facilitateurs relatifs aux mobilités présentées ici seraient, selon nous, globalement les mêmes. Un certain nombre de pères remplissent, eux aussi, un rôle très important dans les mobilités directement liées aux tâches familiales. Notons, le cas très significatif du modèle familial que nous avons appelé de «traditionnel inversé» (père au foyer et mère à 100%). Dans ce cas rencontré, nous avons appris que l'ensemble des mobilités familiales est assumé par le père. Aussi, une tendance forte à l'équilibre dans la répartition des mobilités (un qui vient le soir et l'autre qui amène le matin) se dessine dans les familles dont les parents occupent tous deux un emploi à temps partiel.

C'est donc bien à celui des deux qui cumule les tâches qu'une identité particulière (et non d'emblée sexuée) peut être attribuée. Une étude sur la mobilité des pères de famille actifs professionnellement (et fortement impliqués dans leurs tâches familiales) permettrait certainement de confirmer cette prise de position.

Cela dit, force est de constater qu'en regard d'études quantitatives récentes (Bühler et Heye 2005; Carron 2007; Giger 2008), les mères de familles sont bien celles qui cumulent encore le plus souvent les tâches liées à la vie de famille et aux obligations professionnelles (Oppong 1987) et qui, de ce fait, accumulent souvent l'ensemble des déplacements qui leur sont liés. De même, les premiers résultats de l'enquête quantitative européenne «Job Mobilities and Family Lives» (Viry, Kaufmann, Widmer, 2008) montrent statistiquement une implication nettement plus marquée des mères aux mobilités du quotidien alors que les «grandes mobilités» (celles liées à de long déplacements professionnels) sont beaucoup plus pratiquées par les hommes, et augmentent même lorsque ces derniers deviennent des pères!

Par conséquent, face à ces résultats de nature qualitative et quantitative (résultats d'autres recherches qui restent à confirmer), parler d'une mobilité «genrée» ou du moins inégale entre homme et femme, s'impose encore et toujours.

### 3.2 Régulation de la mobilité (indicateurs de type *etic*): éléments de réflexion

*«Hier, le temps était réglé par la sirène de l'usine. Avant-hier, il était réglé par la cloche de l'Eglise. L'enjeu d'aujourd'hui, c'est de savoir qui sera demain le maître des horloges, qui aura la responsabilité de réguler les temps. C'est un enjeu politique très fort.»*

Pierre Dommergues [cité par Gwiazdzinski (non daté)]

En matière de gestion urbaine, quels enseignements pouvons-nous tirer de ce qui précède? «*Les conflits entre la ville qui dort, celle qui s'amuse et celle qui travaille risquent de se multiplier si aucune véritable réflexion n'est menée pour penser la ville dans sa globalité*», met en garde Luc Gwiazdzinski (2003). Pour aller de l'avant, nos deuxièmes et troisièmes hypothèses de travail (voir section 1.3) doivent être maintenant abordées. Il s'agit de vérifier si les instruments actuels de planification et de régulation de la mobilité à l'échelle locale intègrent suffisamment l'hétérogénéité des acteurs sociaux et leurs différentiels de capacité à se mouvoir. Si non, la question est de savoir comment les améliorer. En corollaire, le questionnaire suivant nous vient:

- Au niveau des politiques publiques, quelles sont les mesures à prendre pour que les *motilités* spécifiques et évolutives des mères actives soient suffisamment prises en compte?
- Ne doit-on pas envisager de nouveaux instruments de planification et de gestion urbaine se préoccupant non seulement de l'espace au sens strict, mais aussi de ce qu'il s'y passe, de temporalités individuelles et sociales bien particulières, d'hommes et de femmes, présent·e·s et futur·e·s?

Avant d'amener des éléments de réponses à ce questionnaire au chapitre 4 «enseignements et recommandations», il convient de présenter quelques caractéristiques (non exhaustives) relatives à la gestion et la planification de la mobilité dans les deux communes étudiées. D'emblée nous tenons à dire qu'aucune mesure contenue dans les outils de régulation analysés ne concerne explicitement et uniquement notre public cible de «mères de famille professionnellement actives».

Réguler et planifier la mobilité sont des pratiques devenues courantes pour toute localité d'une certaine taille. Diagnostic, aménagement et gestion de la voirie, parking, mesure de modération du trafic, signalisation, développement des transports en commun, promotion de la mobilité douce, intermodalité, etc., sont autant d'éléments qu'un service d'urbanisme ou de la mobilité d'une ville est en mesure de gérer. Se préoccuper de la question des déplacements est devenu d'autant plus nécessaire que le développement urbain durable est mis à l'agenda politique. Réduire les impacts

environnementaux des flux urbains et promouvoir une meilleure qualité de vie sont les moteurs principaux des démarches de régulation en cours.

Pour mettre en cohérence les idées et leur mise en œuvre, pour que les objectifs se transforment en mesures concrètes, un certain nombre de communes se dotent d'un *Plan directeur de la mobilité* ou *Plan directeur des transports*. Cet outil de planification n'est pas obligatoire mais, une fois validé, devient contraignant pour les autorités. Les villes de Burgdorf et de La Chaux-de-Fonds possèdent toutes deux un tel document.

C'est une analyse du contenu de ces instruments de régulation mis en perspective par des entretiens réalisés avec les responsables techniques de la mobilité des deux communes, que proposent les deux sous-parties suivantes <sup>27</sup>.

### 3.2.1 La Chaux-de-Fonds

*«La gestion de la mobilité doit donc se mettre au service de la qualité des différents espaces de vie, tout en répondant aux besoins des habitants de la ville en matière de mobilité. De cette double exigence, découlent inévitablement des conflits d'intérêt qui doivent être tranchés en effectuant une pesée des intérêts»*

Jacques Macquat *et al.* (2002b)

A La Chaux-de-Fonds, dès 2000, s'est fait sentir le besoin de se doter d'un *Plan directeur de la circulation*. Finalement l'intitulé retenu fut celui d'un *Projet de cité: le Plan directeur de la mobilité urbaine* (PDMU), document en vigueur depuis 2002 et contraignant pour les autorités. Ce glissement terminologique est significatif d'un changement de paradigme en matière de régulation et de planification de la mobilité. Dans cette nouvelle perspective, il ne s'agit plus uniquement de gérer des flux de circulation routière mais bien plus de s'intéresser aux comportements et besoins de mobilité de la population de manière plus globale.<sup>28</sup>

C'est un plan sans ingénieur, un document synthétique, un outil de travail pour les autorités qui rassemble des données de base solidement documentées ainsi que des cartes schématiques, directement lisibles, des recommandations et une vision (esquisse) ouverte et attractive qui tend à faire l'unanimité. En fait, on est passé d'un problème technique de circulation à un projet de cité, une image pour les Chaux-de-fonniers et pour les autres. La mobilité devient «prétexte» à un projet fédérateur où tous les habitants se reconnaissent qu'ils soient piétons ou automobilistes. «Ce plan en tant que support au projet politique, lie les autorités municipale. C'est un instrument de dialogue entre les politiques et les autres partenaires intéressés (citoyen, usagers, associations, etc.) qui permet d'évaluer, négocier, adapter les différents projets proposées à l'aune des options choisies» (Macquat *et al.* 2002b: 15). Conçu avec la participation de la société civile et sur la base d'une étude exploratoire intitulée «Comportements et modes de déplacements des Chaux-de-Fonniers au sein de la cité» (Macquat *et al.* 2002a), le PDMU repose sur trois piliers:

- 1) s'inscrire dans un projet fédérateur au niveau du développement de la cité;

---

<sup>27</sup> Informations extraites des deux plans directeurs de la mobilité (Macquat *et al.* 2002b et Dörnenburg, Kanizaj 2005) ainsi que tirées d'entretiens avec Aline Renard – Projektleiterin Verkehr/Umwelt, Baudirection, Stadt Burgdorf, le 03.07.2007 et le 08.08.2008 et Nicolas Vuilleumier (NV) - Responsable des aménagements urbains, de la mobilité et du développement durable. Service d'urbanisme et de l'environnement. Ville de La Chaux-de-Fonds, le 18. 06. 2007 et le 07.08.2008. De nombreux échanges les mandataires du PDMU de La Chaux-de-Fonds ont également permis d'alimenter le contenu de ce chapitre.

<sup>28</sup> Voir un exemple de fiche proposé en annexe 3.

- 2) intégrer les aspirations de la population ainsi que les comportements effectifs (et non pas supposés voir déclarés) des usagers des différents modes de transport;
- 3) tendre vers un mieux être (reconnu) par rapport à la situation actuelle, en termes de qualité de vie, d'accessibilité et d'efficacité en matière de circulation.

Ville «bassin d'emploi régional» importante dans laquelle beaucoup de pendulaires viennent travailler, La Chaux-de-Fonds est avant tout un espace de vie contenu par une urbanisation compacte, encore peu étendue, au sein de laquelle un potentiel important de déplacement à pied est donc envisageable. Le *Projet de cité* comme *Plan directeur de la mobilité urbaine* propose une utopie: «transformer la ville par le remodelage des espaces publics afin qu'ils soient réinvestis par les habitants. La ville sera ainsi adaptée aux familles et aux personnes les moins mobiles (personnes âgées ou handicapées) grâce à une augmentation de la sécurité et du confort des piétons. Le trafic motorisé sera tranquilisé, ce qui diminuera le bruit et la pollution. L'attractivité des commerces sera ainsi améliorée et de nouvelles terrasses de cafés pourront être créées», précise le Rapport du Conseil municipal (Ville de La Chaux-de-Fonds 2002: 11). Les grandes lignes ainsi fixées sont utiles pour favoriser l'adoption d'un projet devant l'exécutif et la demande de crédit en vue de sa réalisation se voit ainsi facilitée. Ce plan est en vigueur et a été validé par le Conseil général en 2002. L'avantage est qu'il reste relativement indépendant des sensibilités politiques et peut traverser les législatures. Ce cadre bien fixé mais laissant place à une marge de manœuvre et d'interprétation suffisamment grande simplifie le travail au quotidien!

Faisant suite à un état des lieux analysant les comportements et les modes de déplacement des Chaux-de-Fonniens au sein de la cité (Macquat *et al.* 2002a)<sup>29</sup>, le PDMU présente des objectifs concernant l'ensemble des modes de transports (piéton, voiture, transports publics et vélo).

Eléments stratégiques structurant le document, les principes directeurs suivants ont été validés:

- plus de place au piéton;
- un trafic motorisé à réorganiser;
- aménagements urbains et lieux à promouvoir (abri et qualité);
- promotion du vélo.

Redistribuer l'espace public, rendre l'usage du domaine public possible et accessible à toutes et à tous en est le fil rouge. Aussi la mobilité et l'aménagement urbain sont considérés conjointement. Le plan est un document de travail d'actualité et est régulièrement consulté pour faire passer des projets et demander des crédits devant les responsables politiques. Le responsable du service d'urbanisme partage cette image directrice. Sa mise œuvre se fait au travers de mesures ponctuelles: signalons notamment les aménagements récents d'un périmètre de sécurisation aux abords des écoles. Cela dit le «succès» du plan directeur de la mobilité n'est pas acquis, une fois pour toutes, après son adoption. L'adhésion aux principes arrêtés par les principaux partenaires intéressés, et notamment par la population, est certes un critère de qualité essentiel, mais la portée de ce plan est également tributaire des modalités de mise en œuvre et des possibilités de réaliser des mesures et des actions concrètes. «Pour augmenter les chances que le plan directeur de la mobilité aboutisse à des mesures concrètes respectant son esprit, il convient de:

---

<sup>29</sup> L'enquête de l'Institut de Recherches Economiques et Régionales (IRER) (Voillat *et al.* 2001), les résultats issus du Forum civique (Rencontres de décembre 2001) ainsi que les travaux d'étudiants de l'Académie de Mendrisio ont également servi à l'élaboration du PDMU.

- poursuivre l'information et la sensibilisation de la population et des usagers de la route en faveur de la convivialité de la ville de La Chaux-de-Fonds et d'entretenir le débat instauré;
- cibler prioritairement les segments les plus porteurs et les plus prometteurs afin de réaliser rapidement des résultats rencontrant la satisfaction et le soutien de la population;
- respecter aussi dans cette phase les principes d'une approche participative intégrant les usagers des voies de circulation et les habitants de la ville, afin de déterminer les moyens opérationnels, les concepts particuliers et les projets et actions appropriés;
- faire appel à la créativité des différents acteurs à travers des animations et autres actions, tels des concours d'idées, des aménagements éphémères, etc., autour de la ré-appropriation du centre par la population;
- faire place à des démarches basées sur l'expérimentation, des tests et des essais, afin de sensibiliser et familiariser les usagers à une utilisation différente de l'espace public, par le biais de mesures provisoires et adaptables en fonction des résultats obtenus et des réactions récoltées;
- en attendant que les moyens financiers soient disponibles pour procéder à des aménagements, «préparer le terrain» pour les mesures envisagées par des signalisations légères et informatives (banderoles, panneaux, etc.);
- poursuivre la réflexion sur le positionnement de la ville, sur sa promotion comme pôle d'activité disposant de nombreux atouts et sur les conséquences à tirer en matière de gestion de la mobilité.» (Macquat *et al.* 2002b: 15).

Ces précautions prises sur le papier sont importantes mais des exemples concrets permettent parfois de saisir un certain décalage entre l'outil de planification, la stratégie qu'il propose et sa mise en œuvre. Issu d'un processus participatif, le projet récent de réaménagement d'une partie de l'Avenue Léopold-Robert (POD) en «zone de rencontre» (pensé a priori comme fédérateur) a été, à la surprise générale, balayé par référendum en 2004! Il est en effet surprenant de constater qu'une mesure d'aménagement préconisant pourtant plus d'espace public (impact sur la qualité de vie certain) et améliorant sans aucun doute les déplacements piétonniers – considérés comme des aspirations de la population selon les résultats de l'enquête exploratoire (Macquat *et al.* 2002a) – n'a pu être mis en œuvre.

Face à cet échec, un sentiment de retour à la case départ est bien réel: comment donc vitaliser le centre en le rendant attractif et accessible à toutes et à tous? Comment faire pour que les habitants des quartiers Nord se rendent au Centre et, cela, de préférence à pied? De nouveaux outils de médiation avec la société civile ne seraient-ils pas à envisager? Aujourd'hui, la crainte d'un refus populaire pour chaque aménagement projeté est bien réelle. L'abandon du projet de zone piétonne à la Rue du Collège-Industriel en espérant qu'il laisse une chance à celui de la Place du Marché de se réaliser, est un exemple des précautions prises. Voilà brièvement présentées certaines des préoccupations actuelles des personnes en charge de la mobilité de la ville.

Le plan de la mobilité est contraignant pour les autorités et «c'est une bonne chose qu'il le soit», affirme son responsable technique. Toutefois, ce document n'a pas la prétention de pouvoir réguler l'ensemble des domaines. Tenir compte des plus vulnérables et des personnes à mobilité réduite (les handicapés par exemple) sont des priorités communales affichées. De manière générale, c'est toujours l'intérêt commun, l'intérêt du plus grand nombre, qui est visé. Il s'agit bien de favoriser l'accessibilité pour toutes et tous en prenant donc garde de ne pas privilégier certaines parties de la population au détriment d'autres.



### 3.2.2 Burgdorf

Théoriquement, à Burgdorf, le Plan directeur des transports «Verkehrsrichtplan Burgdorf» (1989) est l'outil de régulation de la mobilité en vigueur et toujours contraignant pour les autorités. Dans les faits, rien de tel, il n'est plus consulté depuis longtemps. Le document<sup>30</sup> censé le remplacer a été réalisé en 2005. Ce dernier est conçu comme un «instrument de coordination transport et urbanisme». Cette idée forte de lier ces deux domaines constitue son fil rouge et est un souci de planification permanent à Burgdorf. Toutefois, le *Verkehrsrichtplan* de 2005 n'a aucune force légale. Engagé en 2002-2003 et malgré un préavis favorable du Canton de Berne, les nombreuses incertitudes liées aux chevauchements de différents projets au niveau de la planification régionale et de l'agglomération de Berne, ne permettent toujours pas sa validation.

Dans les pratiques quotidiennes de régulation des différents aspects ayant attrait à la mobilité, la marge d'interprétation face au Plan directeur des transports «dit officiel» est donc totale. Il ne s'agit pas d'un document utilisé. Même si ce document donne une idée de l'état de la situation actuelle (indication sur les flux, les charges de trafic, etc.), il est mis en attente, faute de mieux. Selon la responsable technique, les «fiches objectifs»<sup>31</sup> (26 au total) sont difficilement applicables et peu appropriées à une réelle planification stratégique de la mobilité. La sensibilisation et les actions visant des changements de comportement n'y figurent quasiment pas ou que trop peu à son goût. Sa motivation, à elle, n'est pas tant de gérer les conséquences des déplacements en apportant des réponses d'ordre strictement spatiales que de s'intéresser aux dimensions sociales, fonctionnant comme causes, motivant ses flux en amont.

La responsable en charge de la mobilité n'a donc pas réussi à s'approprier ce plan réalisé juste avant son arrivée à Burgdorf. Elle croit beaucoup au vécu de chacun comme élément influent fortement l'orientation et la mise en œuvre des projets. Une certaine sensibilité et un regard particulier sur le monde suffisent parfois pour cibler ces actions de manière correcte et cohérente: «il n'y a pas forcément besoin d'être mère pour comprendre les difficultés rencontrées dans leur mobilité quotidienne. Cela saute aux yeux!». Aussi, l'intégration des principes du développement durable se fait par conviction. «Un plan ne change pas la personne qui est derrière et qui est chargé de sa mise en œuvre», nous dit-elle encore: de grandes différences potentielles d'orientation données aux projets entre un ingénieur en transport de 45 ans à 100% et une jeune femme pouvant être en charge de la mobilité, et cela pourtant au sein d'une même ville (même contexte et même cadre législatif). Des premiers décalages entre le document officiel et les pratiques de planification courantes sont donc à constater.

A Burgdorf, beaucoup de mandats sont donnés en externe. Cela constitue aussi une caractéristique essentielle de la gestion de la mobilité, influant indéniablement sur le contenu des projets. Un bureau privé externe et un service communal ont une vision différenciée du même territoire. Toujours selon la responsable technique de la mobilité de la ville de Burgdorf, l'objectif serait de confronter plus souvent ces deux points de vue. Mais il s'agit aussi de faire attention: «Il existe des ingénieurs transport monomodaux qui réussissent encore et toujours à faire passer des projets», nous renseigne-elle!

A Burgdorf une particularité notoire en matière de gestion de la mobilité est enfin à relever. En effet, en 1995, le programme d'économie d'énergie Energie 2000 a élu la ville de Burgdorf «Cité modèle de Suisse alémanique pour les piétons et les cyclistes». Cette récompense a fait suite à la création des

---

<sup>30</sup> Voir Dörnenburg et Kanizaj (2005).

<sup>31</sup> Les «fiches objectifs» concernent la régulation des sept domaines suivants jugés prioritaires: mobilité en général, axes routiers, signalisation et modération du trafic dans les quartiers, parking, mobilité douce, transport en commun, immission. Un exemple de fiche objectif est mis en annexe 3.

premières zones de rencontre<sup>32</sup> de Suisse grâce auxquelles des économies d'énergie ont pu être démontrées.

Initiée par un bijoutier de la ville, s'en est suivie la démarche *FuVeMo* (*Fussgänger- und Velomodelstadt*) soutenue puis coordonnée par la Direction des travaux de la ville. Au départ, une seule phase (1996-2001) était prévue. Au vu d'un grand succès, une deuxième phase s'est alors engagée (2001-2006). Selon Blumenstein et Schürch (2002), outre la réalisation d'un grand nombre de projets<sup>33</sup>, les points forts à retenir de cette démarche donnant à la ville une image bien particulière sont les suivants:

- «En intégrant les commerçants dans son programme, la cité modèle est parvenue à surmonter les clivages politiques et idéologiques, créant ainsi un climat de consensus indispensable pour mener ses projets à bien.
- La cité modèle a prouvé, par des idées originales, que nouveauté rime souvent avec efficacité en matière de circulation pédestre et cycliste.
- La cité modèle a compris qu'il fallait vendre ses projets à la population comme un morceau de joie de vivre. Ainsi, elle a pu créer un climat propice à l'expérience.
- Par son engagement, la cité modèle a largement contribué à la reconnaissance sociale du trafic lent.
- Les activités de la cité modèle ont contribué à accroître le degré de notoriété de Berthoud [Burgdorf], dont les aménagements novateurs sont devenus autant d'arguments publicitaires en sa faveur.»

Sans disposer de bases légales (contrairement à un plan directeur), cette démarche a permis d'asseoir une image et animer/générer notamment une «culture» de la mobilité douce. Ce positionnement de Burgdorf comme «Cité modèle pour les piétons et les vélos» reste aujourd'hui très présent à l'extérieur (un grand service d'urbanisme d'autres villes viennent en visite à Burgdorf pour s'inspirer des méthodes et des réalisations). A l'«intérieur» la démarche semble toutefois s'être essouffée et avoir généré chez certains quelques déceptions: l'ensemble des projets n'a pu être réalisé. Il n'en reste pas moins que le cocktail «Campagnes de sensibilisation, groupes de travail impliquant la société civile (population et associations) et transformations physiques réelles des espaces (mise en zone 30, zone 20, piste cyclable, aménagements des liaisons avec les quartiers périphériques, modifications du mobilier, etc.)» ont un impact certain sur les comportements quotidiens des habitants et des habitantes de Burgdorf.

---

<sup>32</sup> Il s'agit de zones urbaines limitées à 20 km/h, accessibles par tous les moyens de transports mais avec une priorité donnée aux piétons.

<sup>33</sup> A ce jour 22 projets et expériences pilotes directement liés à cette démarche ont été réalisés. Parmi ceux-ci notons: création de zones de rencontres, report modal pour se rendre aux activités sportives (vélo remplace la voiture), service de livraison à domicile à vélo (en 1998: 4'100 livraisons / en 2004: 19'000 livraisons), gare à vélo, système de guidage pour piétons, ouverture partielle du chemin menant à la ville haute, sécurisation du chemin de l'école, système de covoiturage Carlos, etc. Des informations supplémentaires sont disponibles sous: <http://www.burgdorf.ch/901.html>.

## 4. ENSEIGNEMENTS ET RECOMMANDATIONS

### 4.1 Enseignements

Pour faciliter l'appréhension de nos résultats, nous commençons par indiquer ce que les études de cas nous ont appris en relation avec chacune des hypothèses que nous avons formulées initialement. Les recommandations qui nous paraissent devoir en découler sont ensuite formulées à la section 4.2.

#### H1: *mobilité / motilité spécifiques des mères de famille professionnellement actives*

En matière de mobilité, les pratiques et les besoins actuels des mères de familles actives professionnellement et ayant à charge des enfants d'âge préscolaire et scolaire sont spécifiques. La multiplicité des rôles et des tâches que ces femmes concilient contribue de manière significative à donner un caractère particulier à l'ensemble de leurs mobilités, qu'il s'agisse de déplacements réalisés ou restés sous une forme potentielle.

**Enseignement 1:** Indépendamment du sexe (homme ou femme: en l'occurrence, peu importe!), le rôle social interrogé par notre analyse des mobilités est celui de «parent-pivot»<sup>34</sup>.

Nos résultats pourraient être extrapolées à la situation d'hommes vivant des «conditions de paternité» analogues aux «conditions de maternité» des mères de famille professionnellement actives interviewées. A nos yeux, ce sont les «conditions de parentalité» – et en l'occurrence le cumul de rôles sociaux incombant à une personne clef du ménage – qui sont prépondérantes bien davantage que le sexe pour déterminer les besoins, conditions et pratiques de mobilité considérées.

Il s'agit donc bien d'une approche par le *genre* et non pas par le *sexe* des individus considérés. Le terme de «parent-pivot» est dès lors plus approprié pour généraliser nos résultats. Nous l'utiliserons pour l'ensemble des enseignements qui suivent. Force est toutefois de constater (statistiquement) la part encore très marquée de femmes assumant à elles seules la responsabilité du rôle de parent-pivot. La persistance des inégalités «genrées» qui en découlent (ayant attiré à la mobilité dans notre cas) est de fait encore bien réelle!

**Enseignement 2:** Les mobilités du «parent-pivot», réalisées sous forme de déplacements ou restées à l'état de potentiel, sont spécifiques. L'analyse des stratégies développées permet de s'en rendre compte.

*«Il existe parfois une opposition entre le mode de fonctionnement préconisé et l'utilisation réelle d'un espace donné. [...] Dans le cadre de la vie quotidienne, l'utilisation d'un espace ne suit pas forcément les principes de fonctionnement préconisés; au contraire, dans la plupart des cas, le sujet y développe ses propres stratégies qui aboutissent souvent à une réorganisation symbolique de l'espace».*

Dimitri Germanos (1995)

<sup>34</sup> Nous entendons par «parent-pivot», la mère et/ou le père actif professionnellement et fortement impliqué dans les tâches familiales du quotidien. Voir à ce sujet l'encadré dans la Synthèse introductive, p. 3.

Nous avons constaté la complexité des boucles et les kilomètres parcourus, nécessaires à la réalisation d'un ensemble de tâches comme: se rendre à son travail, faire ses courses, emmener son (ses) enfant(s) à l'école, à leur(s) loisirs, etc., et retour. La mobilité quotidienne d'un parent-pivot est particulière, non équivalente à celle, par exemple, d'un parent non professionnellement actif ou d'une personne active non parent. Souvent faite d'une multitude de «petits» déplacements quotidiens, avec des boucles plus ou moins complexes, cette mobilité tranche (voire s'oppose) avec les caractéristiques de déplacements à finalité unique, monofonctionnels (du type «pendulaire longue distance»), trajets d'ailleurs réalisés davantage par les hommes<sup>35</sup>.

Oui donc, la multiplicité des rôles que le «parent-pivot» concilie donne un caractère bien particulier à ses mobilités quotidiennes. Notre première hypothèse est ainsi confirmée. Mais, c'est encore bien plus au travers de l'analyse des stratégies particulières développées par notre public cible que nous trouvons les enseignements les plus intéressants relatifs à ce premier questionnaire. En matière d'appropriation des ressources urbaines à disposition (facteurs relatifs aux conditions d'accès, voir tableau de synthèse en p. 27), une réponse à chaque déplacement (une stratégie spécifique), très fortement dépendante du double rôle social de «parent - actif professionnellement», est donnée.

Notons et insistons sur le fait que de s'arrêter à la seule analyse du déplacement réalisé est insuffisant. En effet, ce dernier résulte déjà d'une série d'arbitrages stratégiques préalables. Revenir au niveau des déplacements potentiels (non réalisés) est dès lors nécessaire pour la compréhension des mobilités différenciées. Nous l'avons vu, des stratégies sont notamment observables en regard des compétences organisationnelles bien particulières et des savoir-faire acquis (de manière plus ou moins contrainte selon les cas) par les mères de famille rencontrées.

L'appropriation (sens donné aux possibilités d'accès réels en fonction de ses compétences) est à la base du développement de ces stratégies à la fois particulières vis-à-vis d'autres catégories de personnes et communes à celles dont les conditions de base de la mobilité se ressemblent (aspect identitaire).

**Enseignement 3:** La liberté qu'a réellement un parent-pivot de choisir ses déplacements (ou sa marge de manœuvre) influence son bien-être, et ce quels que soient ses déplacements effectifs.

Partant d'une spécificité commune (la nécessité de concilier au moins deux rôles sociaux), on observe cependant différentes manières de faire siennes (s'approprier) les conditions de déplacement offertes. C'est au travers de ce processus d'appropriation des facteurs qui influencent la mobilité que la mesure du bien-être peut-être approchée.

Différents cas de figures comme autant de «spécificités mobiles vécues» ont été mis en avant. Nous avons distingué:

des mobilités vécues positivement ou de manière neutre:

- une mobilité comme temps pour soi,
- une mobilité utile et fonctionnelle;

---

<sup>35</sup> Selon les premiers résultats de l'étude quantitative européenne «Job Mobilities and Family Lives in Europe» (Viry *et al.* 2008 à paraître) et avec la définition suivante: le pendulaire de longue distance est une personne active travaillant hors de sa commune de résidence qui réalise un trajet quotidien d'au moins deux heures.

...ou négativement:

- un accès à la mobilité insuffisant,
- une sur-mobilité chronique,
- une qualité médiocre de la mobilité.

Selon les cas de figures, une marge de manœuvre plus ou moins grande existe donc entre le champ des déplacements possibles et le déplacement réalisé. De cette liberté de faire naît une tension. Selon son positionnement dans ce champ de tension, autrement dit selon ses possibilités réelles d'appropriation des ressources à disposition, le bien-être de la personne qui se déplace (ou projette de le faire) est plus ou moins affecté. L'exemple développé au chapitre 3.1.4 de mères en situation de «surmobilité chronique» (situation dont il est difficile de s'extraire) est significatif de l'existence de cas où les marges de manœuvre sont quasiment inexistantes.

## **H2: *inadéquation des politiques publiques par rapport aux besoins spécifiques des mères de famille professionnellement actives***

Les instruments actuels de planification et de régulation de la mobilité à l'échelle locale n'intègrent pas l'hétérogénéité des acteurs sociaux et leurs différentiels de capacité à se mouvoir. En particulier, le bien-être des femmes avec enfants professionnellement actives est affecté par de profondes inégalités de traitement: leurs *motilités* spécifiques et évolutives ne sont pas prises en compte par ces politiques publiques.

**Enseignement 4:** L'analyse du potentiel de mobilité (et pas uniquement celle du déplacement réalisé) fait sens en matière de régulation.

Le retour en amont – au niveau de la compréhension à la fois des causes (modes de vie, conciliation des rôles sociaux) et des facteurs réellement facilitateurs ou contraignants (ressources urbaines et ressources individuelles) – oblige à considérer comme hétérogène le public cible à qui l'on a à faire et nécessite d'examiner chaque espace dans ses particularités propres. Réguler la mobilité à l'échelle d'une ville dans cette perspective n'est pas simple. Il s'agit de rendre compte de réalités sociales différenciées, correspondant au fond à l'hétérogénéité des acteurs sociaux en présence, et cela en tenant compte de ce que l'on a appelé «les ressources urbaines» – dimensions spatiale et socio-économique particulières – ou, plus simplement dit, du «contexte» de la ville en question.

Bien évidemment, avec cette approche, l'analyse dépasse largement celle des seuls déplacements visibles et effectués. Ce travail qui se situe au niveau d'un potentiel (*motilité*) perceptible par l'analyse des interrelations «accès-compétence-appropriation» propres à chacun en un temps et un lieu donnés, est pertinent. Pour exemple, des mères interviewées nous ont affirmé tirer satisfaction d'une offre en déplacement mise à leur disposition (proximité d'un arrêt de bus, fréquence soutenue des transports publics) sans forcément qu'elles l'utilisent. Le seul fait de savoir que cette opportunité existe et qu'elle soit facilement actualisable (le cas échéant), engendre un sentiment rassurant. Bien nombreux seraient ces exemples vécus, invisibles car pas toujours pratiqués, mais dont l'importance en termes d'effets sur le bien-être n'est pas à sous-estimer.

Les raisons qui poussent à se déplacer ainsi que les conditions spatiales et psychosociales propres à chacun, se trouvant en amont du déplacement, sont des réalités bien utiles à considérer afin que les mesures de régulation prises ensuite, prennent sens.

**Enseignement 5:** L'échelle locale est appropriée pour résoudre les tensions quotidiennes des mobilités inhérentes à la conciliation de différents rôles sociaux. Pourtant, l'implication des acteurs locaux reste à ce jour souvent timide en la matière.

Les services d'urbanisme et/ou de la mobilité n'ont pas la maîtrise de l'ensemble des générateurs de mobilité et ne sont donc pas en mesure d'activer des leviers de régulation dans tous les domaines. Aussi, la marge de manœuvre des autorités locales en matière de gestion du territoire et de planification n'est pas totale.

Pour exemple, à La Chaux-de-Fonds, les autorités ont des moyens très limités d'empêcher une entreprise qui s'implante (ou qui s'agrandit) de construire des places de parking supplémentaires<sup>36</sup>. Malgré la volonté d'aménager l'espace urbain en insistant sur la mixité et la proximité de ces fonctions (bonne répartition des écoles, des services, des centres commerciaux etc.), les résultats sont parfois autres. Que privilégier: les conditions posées par un grand groupe (type Aldi) pour s'implanter (besoins en espace, etc.) ou bien la volonté de maintenir au centre des commerces de proximité plus accessibles? De nombreuses orientations à prendre font donc parties des réflexions nécessaires à l'échelle locale sans pour autant que le choix final revienne et soit entièrement maîtrisé par la collectivité publique en question, pourtant la plus concernée.

Pour autre exemple, l'offre d'accueil parascolaire et extrascolaire contribue sans aucun doute à modifier les mobilités des mères professionnellement actives que nous avons rencontrées. L'incertitude générée par une offre insuffisante (non accessible non appropriable) met sous tension le quotidien de la personne qui en a besoin. La marge de manœuvre (champ des possibles) s'en trouve réduite et une partie du bien-être du parent impliqué affectée, sans que cela soit bien pris en compte.

Il nous est apparu que cette approche par la *motilité* tenant compte des raisons se trouvant à l'origine du déplacement, autrement dit celles le motivant, est à ce jour sous-exploitée. En effet, par exemple, les personnes en charge de la mobilité comprennent bien le problème et les liens existants entre l'offre en structures d'accueil (repas de l'écolier, etc.) et la gestion de la mobilité. Mais, dans le même temps, elles affirment ne pas avoir de levier suffisant pour les réguler: «chacun a ses compétences et ses tâches», nous dit-on. Ou encore: «gérer la "case parking" sur la voie publique est de notre ressort mais la "case crèche" ne l'est malheureusement pas»!

Aussi, les mères en situation de foyer monoparental sont demandeuses d'aides permettant de simplifier leurs déplacements (accession facilitée à un mode de garde, offre d'abonnement de transport en commun tenant compte de leurs réalités financière et familiale, etc.), autant de «soutiens logistiques» appropriés à leur situation qu'elles ont encore souvent de la peine à obtenir.

Nombre des questions soulevées par une mobilité directement liées à la conciliation des rôles sociaux restent donc en suspens et ne sont pas toujours traitées de manière optimale par les collectivités publiques en question. Fort soucieuses d'une égalité de traitement, les personnes en charge de cette régulation prennent le risque de générer, bien malgré elles, des inégalités du fait d'une non-reconnaissance des spécificités de certains publics cibles.

---

<sup>36</sup> Le Règlement d'exécution de la loi sur les constructions (RELConstr.) (NE) permet aux entreprises de réserver un nombre minimum de place pour leurs employés. Parfois, les objectifs locaux (favoriser la mobilité douce, réduire le trafic motorisé en l'occurrence), les logiques et les besoins des entreprises ainsi que la légalisation cantonale risquent de rentrer en contradiction!

**Enseignement 6:** Face à la diversité des mobilités engendrées par le rôle spécifique de parent-pivot, les réponses des collectivités publiques sont parfois insuffisamment ciblées. Les instruments de régulation de la mobilité en vigueur dans les villes analysées privilégient des réponses globales, d'intérêt général.

Nous remarquons qu'au sein des villes étudiées, nombreuses sont les actions menées allant bien évidemment dans le sens d'une prise en considération de «l'intérêt général» en matière de mobilité. Naturellement, ces mesures de régulation qui concernent «tout le monde» s'appliquent aussi aux mères professionnellement actives.

Souvent sont citées une qualité et une quantité insuffisantes d'espaces publics ainsi qu'une mauvaise répartition des fonctions urbaines (logement, achat, travail, loisirs, etc.). Il s'agit d'autant d'éléments spatiaux difficilement appropriables, influençant fortement les mobilités au quotidien et rendant compte d'une gestion urbaine qualitativement insuffisante. Ces éléments essentiels concernent plus ou moins chacun d'entre nous, que l'on soit avec ou sans enfant, avec ou sans emploi. Dans les villes étudiées, même si de nombreux efforts restent à faire, ces préoccupations nous sont toutefois apparues faire partie des réflexions en cours.

Moins nombreuses sont par contre les mesures prises de gestion de la mobilité qui concernent explicitement le public cible et la problématique de la conciliation des rôles sociaux qui nous intéressent ici. A titre d'exemple, la «surmobilité chronique», nous l'avons déjà évoqué, est une réalité vécue très fréquemment par les mères interviewées. Cet état «en flux tendu» – ayant un fort impact sur le bien-être – n'est apparemment pas toujours pris en considération par les collectivités publiques. Toutefois, une distinction de La Chaux-de-Fonds et de Burgdorf semble pouvoir être faite ici. Sous réserve de notre échantillonnage non comparable entre les villes (profils socio-économiques et niveaux de formation notamment, voir plus d'explications en p. 10) et d'une étude non exhaustive des mesures prises, il nous est apparu qu'à Burgdorf ce problème est davantage pris en considération. Des éléments aussi variés qu'une offre très importante en structures d'accueil parascolaire et extrascolaire (places assurées pour tout enfant dès l'âge d'aller en crèche), des cheminements sécurisés pour se rendre à l'école, une promotion des déplacements à vélo afin que les enfants se rendent seuls à leur sport, un service performant de livraison des courses à domicile, contribuent chacun d'entre eux à leur manière à diminuer l'état de tension du parent-pivot.

Une mère nous renseigne encore: «le problème n'est pas tant celui de cumuler deux rôles sociaux "travailler et être mère". Le problème réside plutôt dans les institutions et leur rigidité. Une pression psychologique quotidienne pour les parents comme pour les enfants, de toujours devoir être à l'heure, où que l'on soit et quoi que l'on fasse, est impossible et absurde.» La durée d'une journée et la quantité d'énergie dont chacun dispose ne sont-elles pas limitées? Avec ce questionnaire, force est de constater que nous dépassons très largement le cadre de la régulation du strict déplacement (flux visible et quantifiable) réalisé indépendamment de variables tels que le sexe, l'âge, etc., pour se rapprocher de causes particulières (modes de vie spécifiques).

Afin de prendre en compte qualitativement les mobilités générées par la conciliation des différents rôles (social, de travail, parental, pour soi, etc.), nous nous devons en effet de sortir de la «position de l'ingénieur» pour rentrer dans le champ des pratiques sociales de la ville (position de l'habitant). Le positionnement de Burgdorf comme «Cité modèle pour les piétons et les cyclistes» et l'ensemble des actions y relatives, sont à ce titre fort intéressants. De même, le changement de paradigme opéré par la ville de la Chaux-de-Fonds – pour rappel: passage d'un *Plan de circulation* (orienté ingénieur) à un *Projet de cité* (orienté acteurs) – est prometteur.

**H3: pour améliorer la situation des mères de famille professionnellement actives, les intégrer à la gouvernance de la planification spatiale**

Pour éviter que le caractère sexué de la planification spatiale (re)produise des inégalités sociales et de genre, l'ensemble des acteurs sociaux dans leurs différences propres est à considérer. En particulier, une participation des mères professionnellement actives, en amont du processus de décision, est un levier de gouvernance nécessaire au rééquilibrage des forces contribuant à terme à une gestion territoriale plus équitable.

**Enseignement 7:** L'intégration des personnes cibles dès l'amont des démarches de planification permet une meilleure appropriation des mesures prises.

Pour une prise en compte des véritables potentiels de mobilité (*motilités*) de notre public cible (à savoir le parent-pivot), sa participation active en amont du processus de décision est, selon notre troisième hypothèse, un levier de gouvernance fort utile. Faute d'avoir pu mesurer les états «d'un avant et d'un après participation» au niveau d'un processus de régulation de la mobilité, il nous est donc relativement difficile de répondre précisément à cette hypothèse de travail.

Quelques éléments ressortent toutefois de nos études de cas. Par exemple, l'expérience analysée de *FuVeMo* (voir section 3.2.2) a montré concrètement comment l'intégration de différents acteurs de la société civile, tout au long d'un processus, est en mesure d'orienter différemment puis de faire porter des projets dans la durée. L'image (encore très présente) de Burgdorf comme «Cité modèle pour les piétons et les cyclistes» est indissociable de l'idée qui a conduit, en 1996, à créer dans le quartier de la gare une zone de rencontre, d'abord baptisée «zone de flânerie». Au fil de l'essai pilote, le scepticisme initial de la population et des commerçants a fait largement place à l'adhésion et à la satisfaction. La «zone de flânerie» est l'aboutissement (assez exemplaire) d'un consensus entre les intérêts des commerçants (magasins accessibles en voiture, maintien des places de stationnement), la démarche des associations de protection de l'environnement et celle des organisations actives dans le domaine des transports (vitesse réduite, priorité aux piétons). Cette démarche a finalement abouti à une modification de l'Ordonnance fédérale sur la signalisation routière: le 1<sup>er</sup> janvier 2002, devenu «zone de rencontre», l'espace imaginé à Burgdorf fait désormais partie intégrante du droit suisse en matière de circulation!

Les reconnaissances publiques (juridiques ou symboliques) ainsi que des résultats tangibles, nous le voyons au travers de l'exemple de la démarche *FuVeMo*, sont utiles à la réussite des démarches intégrant la société civile. En corollaire, ces reconnaissances facilitent l'appropriation des mesures prises par ceux qui ont pu s'impliquer et être entendus (habitants et/ou représentants d'intérêts).

## 4.2 Recommandations

Les recommandations suivantes sont adressées aux collectivités publiques en vue d'une gestion et d'une planification de la mobilité tenant compte des réalités du «parent-pivot». Il s'agit d'éléments de réponses faisant suite aux enseignements développés au point précédent.



**Recommandation 1:** Lors de la planification de mesures en matière de mobilité, considérer aussi les parties invisibles de la mobilité (stratégies, vécus, déplacements non réalisés, etc.) – et pas seulement les déplacements observés.

La réduction entre les indicateurs de type *emic* (ceux perçus par la groupe socioculturel étudié) et les indicateurs de type *etic* (décideurs, experts, etc.) passe par un espace urbain appropriable par tous, intégrant la diversité des pratiques mobiles (notamment) plutôt que de les confondre dans ce qu'il est assez commun d'appeler «l'intérêt général». Pour éviter que la planification spatiale (re)produise des inégalités sociales et de genre, l'ensemble des acteurs sociaux dans leurs différences propres est, selon nous, à considérer. C'est là est un enjeu de développement urbain majeur.

Dans la pratique quotidienne d'un service d'urbanisme et/ou de la mobilité, pour réduire les décalages entre les dimensions *etic/emic*, il s'agit donc de mieux comprendre les réalités différenciées et de saisir l'hétérogénéité des acteurs sociaux dans leurs pratiques mobiles multiples. Pour ce faire, sortir de la «position de l'ingénieur» pour rentrer dans le champ des pratiques sociales de la ville (se rapprocher de la position de l'habitant) est nécessaire. Certaines mesures s'appliquent à tout le monde, certes, alors que d'autres concernent en particulier un public cible dont l'importance n'est pas à négliger.

La considération de ces différences doit aller au-delà de la partie visible des déplacements réalisés (quantifiables et directement observables) pour tenir compte de réalités vécues et de stratégies mises en place par les acteurs concernés. Ce n'est pas parce que le problème n'est pas visible qu'il n'existe pas: pour contrer des manques en termes d'accès insuffisant (mauvaise desserte, par exemple), des stratégies particulières (éviterment, renforcement de l'organisationnel, recours à des ressources familiales, etc.) sont souvent utilisées. En fonction des marges de manœuvre de la personne concernée, son bien-être, nous l'avons vu, est en jeu.

Combiner les approches complémentaires des sciences de l'ingénieur avec les études et approches psycho-sociales de la mobilité est une piste à suivre. Favoriser le travail en commun entre les techniciens privés (mandataires ayant parfois accès plus facilement à une formation continue, et surtout possédant le recul nécessaire issu d'autres expériences, dans d'autres territoires, etc.) et ceux des administrations (connaissance fine du territoire et des enjeux locaux), en est une autre.

La régulation de la mobilité est donc dans la perspective recommandée (transversale et sensible) autant l'affaire de psychologues, de sociologues que d'ingénieurs en transports. L'intégration de ces métiers et de leurs connaissances propres est nécessaire dans toute démarche de planification des mobilités à l'échelle locale. L'interdisciplinarité permet de mieux aborder la réalité plurielle d'une mobilité forcément complexe générée par la conciliation des rôles sociaux.

En matière de régulation de la mobilité, la volonté de réduire les écarts entre les objectifs politiques et les nombreuses perceptions profanes doit être un fil rouge à suivre. Les nombreux arbitrages effectués avant de choisir un mode de déplacement (par exemple) doivent aussi être intégrés à l'analyse. Recourir à l'approche en termes de potentiel de mobilité (*motilité*), en revenant au niveau des raisons motivant les choix, permet, selon nous, d'enrichir l'analyse des déplacements visibles, souvent déjà bien pris en compte par les collectivités publiques.

**Recommandation 2:** Multiplier les passerelles entre les politiques à incidences spatiales directes (urbanisation, planification des transports, etc.), les politiques familiales et celles relatives à l'emploi, en favorisant notamment le décloisonnement et la collaboration entre divers services administratifs sectoriels.

Favoriser le dialogue entre les services (école et urbanisme, par exemple) en vue d'une meilleure accessibilité des structures scolaires et d'accueil et d'une meilleure compatibilité des horaires (notamment) apparaît aujourd'hui plus que nécessaire. Il s'agit ici de considérer comme particuliers les déplacements du parent-pivot et de réduire la complexité des boucles directement liées à notre problématique de conciliation des rôles sociaux. Une bonne offre, qualitative et quantitative (offre suffisante et bien répartie spatialement), en structures d'accueil est un bon levier de régulation facilitant la mobilité d'une personne active professionnellement et en charge d'un enfant en âge scolaire.

Les plans de mobilité d'entreprise<sup>37</sup> sont de bons exemples de démarches qui intègrent en un seul document des dimensions d'une réalité familiale et professionnelle forcément complexe et évolutive. Les solutions recherchées et les mesures envisagées tiennent en effet compte de pratiques quotidiennes réelles d'employés. L'administration communale doit les valoriser et pouvoir s'en inspirer pour sa planification. Une collaboration est dès lors fortement souhaitable entre les entreprises et les administrations communales, services de l'urbanisme, services en charge des politiques familiales et du développement économique, etc.

Le Pédibus<sup>38</sup> pourrait aussi être un outil davantage valorisé par les autorités publiques. Cette démarche permet, d'une part, d'agir sur les déplacements en tant que tels (modifiant voire simplifiant les trajets au quotidien) et, d'autre part, d'accroître le champ des possibles (création d'une opportunité supplémentaire, utilisable le cas échéant) en matière de mobilité. Afin de pouvoir pérenniser ces structures se fondant souvent sur le volontariat, la collectivité publique doit les doter de moyens (financiers, promotionnels, organisationnels) supplémentaires. Il s'agit d'une mesure relevant autant de la politique familiale et des écoles d'une ville que de son service de la mobilité. Des synergies nouvelles entre services et une institutionnalisation du soutien à la démarche Pédibus sont également des pistes que l'on peut recommander.

**Recommandation 3:** Faire évoluer la nature des documents de planification de la mobilité

Nous soulignons l'importance de l'existence d'un document de planification de la mobilité à l'échelle locale et contraignant pour les autorités (sous l'appellation *Plan directeur de la mobilité* ou sous une autre appellation, peu importe). Pour améliorer l'efficacité d'un tel document et afin qu'il puisse intégrer les éléments relatifs aux mobilités liées aux rôles sociaux soulevés ici, quelques recommandations nous viennent.

Premièrement, en ce qui concerne une régulation des mobilités quotidiennes, il s'agit d'éviter de produire uniquement des «documents d'ingénieur» à orientation purement technique (comme celui en vigueur mais inutilisé à Burgdorf), constitués de fiches objectifs déclinant des mesures très précises: la régulation de la mobilité et l'aménagement de l'espace rue ne peuvent être limités à des normes

<sup>37</sup> Le plan de mobilité est conçu sur mesure pour être adapté aux particularités et aux besoins de l'entreprise afin de refléter au mieux les caractéristiques d'accessibilité du site ainsi que les attentes des employés. Sa mise en place est un processus dynamique qui s'ajuste en permanence à l'évolution du contexte de l'entreprise elle-même et de l'environnement dans lequel elle fonctionne (Etat de Vaud et Etat de Genève 2004).

<sup>38</sup> Le Pédibus, ce sont des adultes qui offrent aux écoliers un accompagnement à pied sur un trajet de l'école. Les enfants attendent le Pédibus à des points de ralliement convenus, pour cheminer avec lui jusqu'à l'école. Fonctionnant grâce à l'appui bénévole de parents, le Pédibus veut parier sur la capacité d'un quartier à faire d'une question individuelle – assurer la sécurité de son enfant sur le chemin de l'école – une question collective: assurer la sécurité des enfants du quartier sur le trajet scolaire.

quantitatives et autres dispositions standardisées. Rarement applicables à la lettre, de telles fiches deviennent aussi rapidement obsolètes – et sont dès lors largement ignorées par les services communaux compétents. Une approche plus souple, énonçant des lignes directrices sous forme d'objectifs qualitatifs et de principes pour la mise en œuvre, serait en revanche applicable plus efficacement.

S'attacher à repérer et à gérer les paradoxes et les mesures contradictoires, internes au plan, est une deuxième proposition. Il s'agit également d'assurer une correspondance suffisante entre les idées directrices et les moyens (financiers, logistiques, etc.) mis en œuvre pour leur concrétisation sur le terrain. A défaut, le manque de cohérence du plan mine sa crédibilité, avec pour conséquence que ce plan disparaîtra peu à peu au fond des tiroirs plutôt que d'être exploité judicieusement par les services de l'administration communale.

De plus, intégrer au texte des valeurs porteuses, p. ex. en mettant l'accent sur l'impact positif escompté d'une mobilité «adoucie» – en termes de convivialité urbaine (lieux de rencontres et d'animation sociale), de sécurisation de la rue en tant qu'espace de jeux pour les enfants, ou encore d'attractivité résidentielle et touristique, etc. – aurait certainement un effet sur le type d'aménagements ensuite projetés. L'adéquation entre espace et pratique passe en effet par la prise en compte d'éléments qualitatifs, certainement subjectifs, mais dont le sens pour celles et ceux qui se déplacent est fondamental.

Enfin, l'essentiel à retenir au niveau du processus de production d'un instrument de planification de la mobilité consisterait à ouvrir le débat sur la scène publique. Plutôt que de réaliser ce type de document seul (face à ses a priori), nous pensons que s'enrichir de la participation d'habitants e/ou de représentants de la société civile peut s'avérer fort utile. Idéalement, cette co-production devrait être réévaluée régulièrement, afin de sonder et d'intégrer dans les outils de planification une demande habitante aux points de vue différenciés et forcément évolutifs.

**Recommandation 4:** Intégrer l'ensemble des acteurs socio-économiques (et donc des parents pivots) dès l'amont du processus de décision.

La quasi-absence d'intégration – du moins explicite – de parents-pivots dans les jurys de concours d'architecture, d'urbanisme et d'aménagement est un premier point significatif à relever. L'autre, également d'ordre général, est celui d'une sous-représentation des femmes que ce soit au niveau des services publics d'urbanisme et/ou de la mobilité ou encore des bureaux privés dans ces mêmes domaines.

Enfin une troisième constatation nous préoccupe encore davantage: la participation réelle de la société civile fait défaut dans nombre de projets de planification et d'aménagement urbain à l'échelle locale. Pourtant l'intégration de l'ensemble des acteurs et/ou de leurs représentants (associatifs ou autres) permet d'enrichir les débats, d'amener des points de vue diversifiés et d'éviter de multiples insatisfactions (recours, espace projeté inapproprié, etc.) durant l'ensemble des étapes du processus de planification.

L'objectif serait de favoriser le dialogue, de «raccourcir les ponts» entre les services communaux et le public cible (parents-pivots dans notre cas) afin de rendre régulièrement compte de l'évolution d'une demande habitante réelle (et non supposée), et ainsi de mieux pouvoir adapter les réponses à donner (en matière de régulation de la mobilité en ce qui nous concerne).

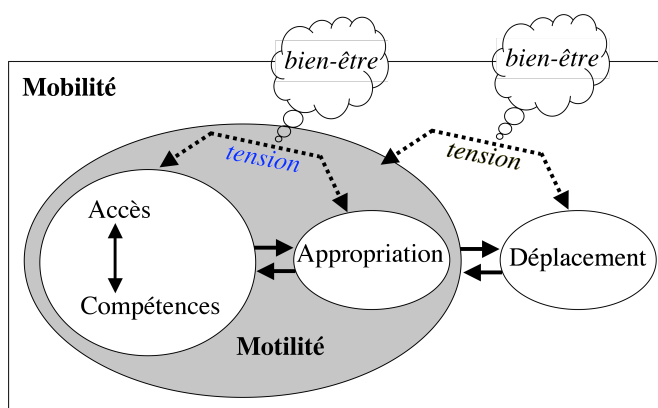
Dans tous les cas, il s'agit de considérer cette apport participatif comme un enrichissement et d'attacher une attention particulière aux modalités de participation. Le rôle qui nous préoccupe ici est par définition limité dans le temps: être parent d'un enfant en âge scolaire et se sentir préoccupé par les mobilités que cela génère ne dure pas. Comme opportunité à ne pas lâcher, saisir les idées rapidement et leur donner concrètement des réponses avant que les motivations citoyennes ne s'essoufflent, est dès lors nécessaire.

## 5. CONCLUSIONS

### 5.1 La conceptualisation de la *motilité*

Nos investigations nous conduisent en premier lieu à envisager un complément théorique à la formalisation du modèle de Vincent Kaufmann tel que nous l'avons compris et illustré en page 19. En effet, la plupart des facteurs influençant potentiellement la mobilité que nous avons identifiés – et répertoriés dans le tableau p. 27 – se réfèrent à l'accès ou aux compétences, bien davantage qu'à l'appropriation de ces derniers. Il nous paraît en outre que l'appropriation n'a pas le même statut que l'accès et les compétences, puisque cette appropriation est de fait le mécanisme d'intériorisation au travers duquel les acteurs (en l'occurrence les mères interviewées) prennent conscience de leurs *capabilités* effectives en termes de mobilité. L'illustration des concepts mobilité *versus* motilité telle que proposée par Vincent Kaufmann (2004: 63) pourrait donc être adaptée de la manière suivante.

Fig. 3: conceptualisation schématique de la mobilité (schéma original de Vincent Kaufmann, tel qu'adapté par Luc Vodoz et Olivier Walser)



L'intérêt de cette réinterprétation de la conceptualisation schématique de la mobilité est multiple:

- a) elle explicite visuellement la distinction entre d'une part l'accès et les compétences (qui sont deux composantes de la *motilité* que l'on peut qualifier d'abstraites dans la mesure où elles restent sans effet aussi longtemps qu'elles n'ont pas été appropriées par l'acteur considéré), et d'autre part l'appropriation (par le moyen de laquelle la *motilité* se concrétise, c'est-à-dire une *motilité* que l'acteur considéré a incorporée, a faite sienne);
- b) elle met l'accent sur le rôle crucial de l'appropriation, en tant que «relais» ou levier permettant de concrétiser la *capabilité* de se mouvoir;
- c) elle permet de visualiser deux champs de tension, qui sont autant de mesures des facteurs de bien-être liés aux conditions et caractéristiques respectives de la *motilité* et de la mobilité d'un individu:
  - la tension entre le couple accès + compétences et l'appropriation. Cette tension illustre la difficulté plus ou moins grande pour l'acteur d'intégrer les facteurs de mobilité (accès et compétences) et à les exploiter à son avantage, c'est-à-dire de sorte à accroître au maximum son potentiel de mobilité. Autrement dit: plus l'appropriation est importante, mieux les accès et compétences disponibles seront exploités et plus l'acteur considéré bénéficiera d'une *motilité* accrue – quels que soient ses déplacements effectifs;
  - la tension entre *motilité* (cf. bulle grise sur la fig. 3) et déplacement, tension qui exprime la marge de manœuvre résultant de la différence entre une *capabilité* effective et sa concrétisation. Lorsqu'il y a une grande différence entre *motilité* et déplacements réalisés, cela signifie que l'individu bénéficie d'une confortable marge de manœuvre, qui lui permettra de

s'adapter aisément en cas de besoin de déplacement accru. En revanche, lorsqu'il y a pratiquement correspondance entre *motilité* et déplacements réalisés, cela démontre une absence de marge de manœuvre, laquelle peut se traduire par un désagréable sentiment de flux tendu, d'absence de ressources «de secours».

Ces quelques réflexions heuristiques mériteraient d'être confrontées à d'autres terrains. A priori toutefois, notre enquête relative à la mobilité des mères de famille professionnellement actives montre à la fois l'intérêt de la conceptualisation consistant à distinguer mobilité et *motilité*, à la fois d'éventuelles possibilités d'améliorer encore cette conceptualisation. La perspective choisie, celle de ne pas assimiler la mobilité au strict déplacement (*functioning*), ou autrement dit, celle de s'intéresser davantage aux potentiels d'appropriation (intégrant valeurs et subjectivité du public cible), ouvre un champ de réflexion peu exploré. Les personnes en charge de la régulation et de la planification de la mobilité pourraient dès lors s'en inspirer et s'en nourrir.

## 5.2 A propos des indicateurs de bien-être

L'une des ambitions de l'Action COST A 34 est de créer des *indicateurs* de bien-être. Compte tenu de la nature de la recherche dont les résultats sont consignés dans ce rapport – de la méthodologie qualitative appliquée – il ne peut s'agir ici que d'indicateurs qualitatifs.

Le décorticage et l'analyse des entretiens réalisés nous ont conduits à mettre en évidence une série de facteurs, regroupés en trois catégories, et qui influencent (au moins potentiellement) la mobilité des mères de famille professionnellement actives (voir section 3.1.3, et en particulier le tableau p. 27). Il ne s'agit pas d'indicateurs au sens strict, dans la mesure où il paraît délicat de leur attribuer des valeurs déterminantes et dont l'agrégation pourrait constituer un indice directement interprétable. Il s'agit néanmoins d'indicateurs au sens large, dans la mesure où la combinaison de plusieurs de ces facteurs permettrait de comprendre les caractéristiques de la mobilité quotidienne d'une mère de famille (p. ex.) et ses implications en termes de bien-être.

Toutefois, pour être véritablement opérationnels, ces facteurs devraient être appréhendés sous forme de schémas systémiques permettant de caractériser leurs interrelations complexes: c'est en effet en relation avec un *jeu de facteurs* (et son agencement particulier pour chaque individu) que l'on pourrait saisir les combinaisons d'éléments pertinentes pour comprendre les tenants et aboutissants de la mobilité – y compris la *motilité* – d'un parent-pivot. Le bien-être ne peut en effet être mesuré que par une analyse multicritères combinant plusieurs indicateurs entre eux et précisant la force de leurs interrelations.

Aussi, améliorer les méthodes de recueil puis d'analyse des données qualitatives est nécessaire. Multiplier les études de cas comme celle proposée ici est important. Mais il s'agit aussi de dépasser cette échelle d'analyse (locale) et de proposer la systématisation du suivi de ce type d'information. Des enquêtes régulières peuvent être proposées par les collectivités publiques ou, plus largement encore, impulsées par l'OFS. Compléter le questionnaire du «microrecensement transports»<sup>39</sup> en posant davantage de questions mettant l'accent sur les parties invisibles des déplacements (raisons motivant les trajets, ressentis, etc.) est une piste à suivre.

---

<sup>39</sup> Le «Microrecensement transports» est une enquête réalisée tous les cinq ans par l'Office fédéral de la statistique (OFS) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE) auprès de 33'000 personnes en Suisse.

Ces perspectives ouvrent un vaste champ d'analyses, sources d'inspirations pour les responsables techniques et politiques de la mobilité à l'échelle locale. Ainsi un rapprochement entre les savoirs des experts, des décideurs politiques (indicateurs de type *etic*) et les réalités vécues (indicateurs de type *emic*) serait facilité.

### 5.3 Des choix de société

La problématique de la mobilité des mères de famille professionnellement actives (ou des parents-pivots) est bien entendu révélatrice d'un contexte sociétal et des valeurs qui le caractérisent. Au-delà de la question très globale des inégalités socio-économiques entre les ménages – et sans approfondir ici la question particulière des familles monoparentales – cette problématique renvoie au moins à quatre enjeux importants:

- la répartition le plus souvent inégalitaire des rôles et des tâches au sein d'une famille;
- la manière d'appréhender l'encadrement des enfants, découlant notamment de leur position dans notre société – position clef liée à l'évolution démographique (vieillesse de la population);
- les possibilités de flexibilisation des conditions de travail des parents-pivots (horaires mensualisés ou annualisés, taux d'activité modulables, droit à des congés supplémentaires non payés, ou encore développement des possibilités de télétravail);
- l'accroissement de la vitesse des déplacements et l'explosion de la mobilité que permettent les techniques de transport actuelles.

Nous n'aurons pas la prétention de développer ici les implications de la prise en compte conjointe de ces quatre enjeux. Nous signalons simplement ces quatre aspects, dans la mesure où ils constituent aussi quatre portes d'entrée pour réfléchir à notre problématique tout comme pour envisager d'infléchir peu à peu des pratiques et des tendances majeures dans les sociétés dites «occidentales» ou «modernes».

Dans sa dimension concrétisée – les déplacements – la mobilité est non seulement un moyen, mais aussi la condition *sine qua non* pour pouvoir concilier les contraintes liées aux multiples tâches découlant des divers rôles sociaux que chacune et chacun assument. Si une employée est capable de continuer à accomplir ses tâches professionnelles en dépit des impératifs liés à l'accompagnement de ses jeunes enfants, c'est fréquemment en «tirant sur la corde», en exploitant toutes les marges de manœuvre organisationnelles, temporelles et spatiales à disposition – cela grâce à des compétences de mobilité exploitées (appropriées) au mieux. Mais «tirer sur la corde», c'est aussi puiser dans ses réserves: il n'y a alors plus guère de ressources «de secours», la *motilité* tendant à se superposer avec les déplacements, le potentiel avec l'actualisé. En d'autres termes, la *motilité* en tant que «réservoir de possibles» disparaît. Et en cas de coup dur (maladie, imprévu, besoins ponctuellement accrus des enfants ou de l'emploi, etc.) les quatre enjeux – ou portes d'entrée – que nous venons d'évoquer constituent autant de voies pour s'en sortir:

- adopter une répartition plus souple et plus équilibrée des rôles et des tâches au sein d'une famille;
- réfréner les velléités d'un accompagnement serré des enfants;
- pouvoir bénéficier d'une flexibilisation des conditions de travail;
- se déplacer encore plus vite.

Finalement, on relèvera une particularité de la problématique de la mobilité des parents confrontés à la double charge d'assumer un emploi tout en assurant l'accès de leurs jeunes enfants à l'école (ou

aux loisirs, etc.): il s'agit là d'enjeux forcément passagers, qui s'atténuent puis disparaissent dès lors qu'en grandissant, les enfants acquièrent une autonomie suffisante pour gérer leurs déplacements presque seuls.

Or, la prise en considération de la *motilité* des parents-pivots, plutôt que de leurs seuls déplacements effectifs, implique de l'observateur qu'il sonde des perceptions et des besoins largement subjectifs (de type *emic*), à défaut d'indicateurs de type *etic* qui puissent véritablement faire l'objet d'un suivi par une collectivité publique. Faire émerger les possibilités et contraintes qui caractérisent les conditions de mobilité des parents-pivots suppose donc leur participation effective. S'agissant fréquemment de personnes dont la situation les rend – transitoirement – très peu disponibles pour s'investir dans la vie publique, encore faut-il qu'elles puissent s'appuyer sur des structures de type associatif (associations de parents d'élèves, etc.) pour relayer leurs préoccupations auprès des instances décisionnelles.

Une stratégie visant à réduire l'écart entre les indicateurs de type *emic* et ceux de type *etic* – comme l'ambitionne l'Action COST A34 – de manière à pouvoir développer des politiques publiques axées sur le soutien à celles et ceux qui en ont le plus besoin, consisterait donc à soutenir le travail des milieux associatifs concernés: à défaut d'indicateurs systématiques, la valorisation de ces organisations relais entre les parents et l'acteur public pourrait néanmoins contribuer à faire en sorte que l'action publique soit focalisée davantage sur les parents-pivots, destinataires essentiels des mesures de facilitation de la mobilité quotidienne.



C'est fondamentalement à des choix de société que renvoient ces quelques réflexions conclusives. Et c'est le bien-être de tous (enfants, mères et pères) qui est en jeu – du moins si l'on considère, à l'instar de l'extrait de la Constitution suisse inséré en épigramme de ce rapport, que «la force de la communauté se mesure au bien-être du plus faible de ses membres». Espérons que ce rapport de recherche aura apporté quelques éclairages utiles sur les interrelations entre rôles sociaux et mobilités quotidiennes, de sorte à élargir les connaissances déterminantes pour fonder une action collective qui soit au service d'un bien-être... équitabement partagé entre toutes et tous!



## BIBLIOGRAPHIE

### Ouvrages cités

ARE - Office fédéral du développement territorial (2005). *Etude thématique A5: Le trafic d'agglomérations, Monitoring de l'espace urbain suisse*. Berne: ARE.

ARE - Office fédéral du développement territorial (2006). *Feuille d'information. Perspectives d'évolution du trafic voyageurs en Suisse à l'horizon 2030*. Berne: ARE.

ASCHER François (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*. Paris: éditions Odile Jacob.

ASCHER François (2003). *Des villes de toutes les mobilités et de toutes les vitesses: un défi pour les architectes, les urbanistes et les responsables politiques*. Disponible sur: [http://www.ville-en-mouvement.com/seminairechaire0702architecture/telechargement/conf\\_Ascher\\_rotterdam\\_fr.pdf](http://www.ville-en-mouvement.com/seminairechaire0702architecture/telechargement/conf_Ascher_rotterdam_fr.pdf) (consulté le 10.08.2008).

AUGOYARD Jean-François (1979). *Pas à pas*. Paris: Seuil.

BEALL J., LEVY C. (1995). «Vers une ville sensible à la distinction homme/femme», in: *Les femmes et la ville. Logements, services et environnement urbain*. Paris: OCDE [pp. 32-42].

BERTIN Alexandre (2004). *Quelle perspective pour l'approche par les capacités? Which Prospect for the capability approach?*. Bordeaux: Université Montesquieu Bordeaux I.

BLUMENSTEIN Andreas, SCHÜRCH Kurt (2002). *L'espace urbain réinventé, Berthoud, cité modèle pour les piétons et les cyclistes, Rapport final, phase 1*. Burgdorf: Ville de Burgdorf.

BOILLAT Patrick, PINI Giuseppe (2005). «De la mobilité à la mobilité durable: politiques de transports in milieu urbain», In DA CUHNA Antonio et al., *Enjeux du développement urbain durable, transformation urbaine, gestion des ressources et gouvernance*. Lausanne: PPUR, [pp.77-102].

BONFIGLIOLI S., STABILINI S. (2004). «La gestion de la mobilité: l'urbanisme du temps et ses stratégies», in: VODOZ Luc, GIAUQUE Barbara, JEMELIN Christophe (éds), *Les territoires de la mobilité • L'aire du temps*. Lausanne: PPUR [pp. 309-316].

BREITENMOSER B., MICHEL S. (1994). *L'aménagement, une affaire de femmes...* Berne: Office de l'aménagement du territoire du canton de Berne.

BROWN, S. et al. (1994). *Missing Voices: The Experience of Motherhood*. Melbourne: Oxford University Press.

BÜHLER Elisabeth (2005). *Atlas suisse des femmes et de l'égalité*. OFS. Disponible sur: [http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/regionen/thematische\\_karten/gleichstellungsatlas/vereinbarkeit\\_von\\_familie\\_und\\_erwerbsarbeit/familienmodelle.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/regionen/thematische_karten/gleichstellungsatlas/vereinbarkeit_von_familie_und_erwerbsarbeit/familienmodelle.html) (consulté le 18.02.2008).

BÜHLER Elisabeth, HEYE Corinna (2005). *Avancée et stagnation dans la problématique de l'égalité entre hommes et femmes de 1970 à 2000*. Neuchâtel: OFS.

BURGNARD Sylvie (2007). *Etat des lieux des indicateurs de bien-être en Suisse*. Document de travail, Genève: Université de Genève. Disponible sur: <http://www.unige.ch/ses/demog/EquipeLaboDemo/Assistants/sylvieburgnard.html> (consulté le 15.09.2008).

CAMSTRA R. (1995). «Gender, Household Relocation and Commuting Distance to the Work Place: a Life Style Approach», in: OTTES *et al.* (éds), *Gender and the Built Environment*. Assen: Van Gorcum [pp. 11-21].

CARRON Nathalie (2007). *Genre et mobilité: quelles différences au sein des couples? Analyse du microrecensement transport 2005*. Travail de Certificat en études genre de l'Université de Genève. Genève.

CATTAN Nadine (2005). «Genre, mobilité quotidienne et emploi en Ile-de France», in: Actes de la deuxième université d'été *Femmes et Mobilité*. Liège.

CERTU (2008). *Club Innovations Transport des Collectivités. La Maison du Temps et de la Mobilité*. Disponible sur: <http://www.innovations-transports.fr/La-Maison-du-Temps-et-de-la?lang=fr> (consulté le 15.09.2008).

CHALAS Yves (1997). «Les figures de la ville émergente», in: DUBOIS-TAINE G. et CHALAS Y. (éds), *La ville émergente*. La Tour d'Aigues: Éditions de l'Aube.

COUTRAS Jacqueline (1996). *Crise urbaine et espaces sexués*. Paris: Colin.

DENEFLE Sylvette. (2004). *Femmes et villes*. Tours: Presses universitaires François-Rabelais [coll. Perspectives «Villes et territoires», n° 8].

DESJARDINS Marion (2001). *Les temps de la vie quotidienne, le temps des villes sur l'agenda politique*. Disponible sur: <http://www.ville.gouv.fr/infos/dossiers/temps.html> (consulté le 15.09.08).

DEZALAY Thierry *et al.* (2007). *Réalité et perception des dimensions spatiales et socio-culturelles de l'accessibilité des services collectifs*, EspacesTemps.net.

Disponible sur: <http://espacestemp.net/document2621.html>

DÖRNENBURG K., KANIZAJ O. (SIGMAPLAN) (2005). Verkhersrichtplan Burgdorf. Wege zu einer Gesamtlösung im Mobilitätsbereich, Baudirection Burgdorf.

DUBOIS Nicolas (2004). *L'automobile: un espace vécu comme un autre chez-soi*. Thèse de doctorat. Paris: Académie de Versailles, Université Paris X Nanterre.

DUPUY Gabriel (1995). *Les territoires de l'automobile*. Paris: Anthropos.

DUSSUET Annie (2004a). «Le genre du territoire domestique», in: BARD Christine, *Le genre des territoires: Masculin, féminin, neutre*, Christine Bard Editeur, Presses de l'Université d'Angers [pp. 75-85].

DUSSUET Annie (2004b). «Femmes des villes: des individus ou des personnes?», in: DENEFLE Sylvette (éd.), *Femmes et villes*. Tours, Presses universitaires François Rabelais [pp. 359-378].

ELGAR et CHESTER (2007). «The mental health implications of maternal employment: Working versus at-home mothering identities», *Australian e-Journal for the Advancement of Mental Health (AeJAMH)*, Volume 6, Issue 1.

ETAT DE VAUD, ETAT DE GENEVE: (2004). *Plan de mobilité d'entreprise*. Disponible sur: [www.unige.ch/ses/geo/oum/doc/Plan%20de%20mobilit%C3%A9.pdf](http://www.unige.ch/ses/geo/oum/doc/Plan%20de%20mobilit%C3%A9.pdf) (consulté le 15.10.08).

FAIRPLAY-AT-HOME.CH (2008). Disponible sur: <http://www.fairplay-at-home.ch/f/index.htm> (consulté le 10.11.2008).

FISCHER G. N. (1997). *Psychosociologie de l'environnement social*. Paris: Dunod

FLEURET Sébastien (2006). «Introduction: Penser le bien-être et la qualité de vie dans l'espace», in: FLEURET Sébastien (éd.), *Espaces, qualité de vie et bien-être*. Rennes: Presses universitaires de Rennes [collection Presses de l'Université d'Angers], [pp. 11-17].

FONDS NATIONAL SUISSE (2000). *Résumé du Rapport A11. Indicateurs d'accès pour une mobilité durable*. Berne: FNS, [Programme national de recherche 41].

FRANKEL J., MCCARTY S. (1993). «Women's employment and childbearing decisions», in: FRANKEL J. (Ed.), *The Employed Mother and the Family Context*. New York: Springer.

GERMANOS Dimitri (1995). «La relation de l'enfant à l'espace urbain: perspectives éducatives et culturelles», in: NOSHIS Kaj (éd), *Les enfants et la ville, Children and the city*. Lausanne: Comportements.

GIBOUT Christophe (2004). «La "sur-mobilité": une question de genre?», in: DENÈFLE Sylvette (éd.), *Femmes et villes*. Tours: Presses universitaires François Rabelais [pp. 155-165].

GIBOUT Christophe, TOUPIN Frédéric (2001). *Mobilité subie déplacements choisie. Les cas de «sur-mobilité» contrainte en région tourangelle*. Tours: Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours.

GIGER Manon (2008). *Une perspective de genre sur la mobilité quotidienne*. Mémoire de Licence en Lettre. Institut de géographie. Université de Lausanne.

GJERDINGEN D. K. et CENTER B. A. (2005). «First-time parents' postpartum changes in employment, childcare, and housework responsibilities», *Social Science Research* 34 [pp. 103-116].

GODARD F. (2004). «Les temps du quotidien», in: VODOZ Luc, PFISTER GIAUQUE Barbara, JEMELIN Christophe (éds). *Les territoires de la mobilité. L'aire du temps*. Lausanne: PPUR [pp. 43-56].

GWIAZDZINSKI Luc (2003). *Rencontre avec Luc Gwiazdzinski, le veilleur de nuit*. Disponible sur: <http://www2.cnrs.fr/presse/journal/886.htm> (consulté le 12.02.2008).

GWIAZDZINSKI Luc (non daté). *S'emparer du temps pour mieux vivre: la maison du temps et de la mobilité*. Disponible sur: [http://www.cityshelter.org/13\\_mobil/31tend.htm](http://www.cityshelter.org/13_mobil/31tend.htm) (consulté le 26.05.2008).

HOWE R. (1995). «Des logements et un cadre de vie conçus en pensant aux femmes et aux enfants», in: *Les femmes et la ville. Logements, services et environnement urbain*. Paris: OCDE, [pp. 93-116].

HUANG Q. et MAGNUS SVERKE M. (2007). «Women's occupational career patterns over 27 years: Relations to family of origin, life careers, and wellness», *Journal of Vocational Behavior* 70 [pp. 369-397].

JACOBS, S. (1999). «Trends in women's career patterns and in gender occupational mobility in Britain». *Gender, Work and Organization* 6 [pp. 32-46].

JAILLET Marie-Christine (2004). *Masculin/féminin dans la ville*. Disponible sur: [http://www.cafe-geo.net/article.php3?id\\_article=304](http://www.cafe-geo.net/article.php3?id_article=304) (consulté le 12.02.2008).

JOHNSTON D. D. et SWANSON D. H. (2004). «Moms hating moms: The internalization of mother war rhetoric», *Sex Roles* 51 [pp. 497-509].

KAUFMANN Jean-Claude (2001). *Corps de femmes, regards d'hommes*. Paris: Pocket

KAUFMANN Vincent (2002). *Re-thinking mobility contemporary sociology*. London: Ashgate.

KAUFMANN Vincent, FLAMM Michaël (2002). *Famille, temps et mobilité: Etat de l'art et tour d'horizon des innovations*. Rapport de recherche réalisée à l'intention de la CNAF et de l'Institut pour la Ville en Mouvement. Disponible sur: [www.ville-en-mouvement.com/telechargement/kaufmann.pdf](http://www.ville-en-mouvement.com/telechargement/kaufmann.pdf) (consulté le 06.06.2008).

KAUFMANN Vincent, JEMELIN Christophe (2004). «La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales». *Communication au colloque «Espaces et sociétés aujourd'hui. La géographie sociale dans les sciences et dans l'action»*. Rennes [21-22 octobre 2004].

KAUFMANN Vincent, SCHULER Martin, CREVOISIER Olivier, ROSSEL Pierre (2004). *Mobilité et motilité: de l'intention à l'action*. Lausanne: LASUR.

KAUFMANN Vincent, WIDMER Eric (2005). «L'acquisition de la motilité au sein des familles – Etat de la question et hypothèses de recherche», *Espaces et Sociétés* n° 120-121. Ramonville: Erès, [pp. 199-217].

KAUFMANN Vincent, WIDMER Eric, JOYE Dominique (non daté). *Réseaux sociaux, mobilités spatiales et inégalités de genre: trois domaines pour une thématique?* Disponible sur: [www2.unil.ch/pavie/enseignement/ecole\\_doc/Kauffman\\_Widmer\\_Joye.pdf](http://www2.unil.ch/pavie/enseignement/ecole_doc/Kauffman_Widmer_Joye.pdf) (consulté le 10.11.2008).

KAUFMANN, Vincent (2004). «La mobilité au quotidien: nécessité, proposition et test d'une nouvelle approche», in: VODOZ Luc et al. *Les territoires de la mobilité • L'aire du temps*. Lausanne: PPUR [pp. 57-69].

KELLERHALS J., WIDMER E. D. (2005). *Familles en Suisse: nouveaux liens*. Lausanne: PPUR [Collection le savoir suisse].

KINNUNEN M.-L., KAPRIO J. et PULKKINEN L. (2005). «Allostatic load of men and women in early middle age», *Journal of Individual Differences* 26 [pp. 20-28].

KLEIN Olivier et al. (2007). *Mobilités, différenciations et inégalités: des questions actuelles*, EspacesTemps.net, Textuel, 25.04.2007. Disponible sur: <http://espacestemp.net/document2239.html> (consulté le 12.08.2008).

LASUR (2008). *Site Internet du Laboratoire de Sociologie Urbaine (LaSUR)*. Lausanne: EPFL. Disponible sur: <http://lasur.epfl.ch/index.html> (consulté le 18.02.2008).

LE BRETON Eric (2005). *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*. Paris: Armand Colin [collection U].

LEJOUX Patricia (2007). *Les mobilités du temps libre: de nouveaux enjeux de différenciations sociales et spatiales?* EspacesTemps.net, Textuel, 01.06.2007. Disponible sur: <http://espacestemp.net/document2403.html> (consulté le 15.07.2008).

LENZI Catherine (2005). «Genre et temps sociaux de la ville. Le cas des Systèmes d'Echange Locaux français et des Banques du Temps italienne», in: *Actes de la deuxième université d'été «Femmes et Mobilité»*. Liège [28-31 août 2005].

MACQUAT Jacques, SFAR Doris, TORRENT Chantal (2002a). *Comportements et modes de déplacements des Chaux-de-Fonnier au sein de la cité. Etude exploratoire en vue du plan directeur de la mobilité*. Lausanne et La Chaux-de-Fonds: C.E.A.T.

MACQUAT Jacques, SFAR Doris, TORRENT Chantal (2002b). *Un projet de cité: Plan directeur de la mobilité urbaine*. Lausanne et La Chaux-de-Fonds: C.E.A.T.

MARZLOFF Bruno (2005). *Mobilité, trajectoires fluides*. La Tour d'Aigues: éditions de l'Aube.

MICHEL Suzanne et al. (1994). *Femmes et aménagement: un constat décevant?* Berne: OFAT.

MOLES Abraham, Elisabeth ROHMER (1998). *Psychosociologie de l'espace*. Textes rassemblés, mis en forme et présentés par Victor Schwach. Paris: L'Harmattan.

NOSHIS Kaj (éd) (1995). *Les enfants et la ville. Children and the city*. Lausanne: Comportements.

OECD (1988). «Women's Activity, Employment and Earnings». *A Review of Recent Developments, Employment Outlook*. Paris: OECD [pp. 129-172].

OECD (1995). «Les femmes et la ville: logements, services et environnement urbain», *Conférence de l'OCDE tenue à Paris du 4 au 6 octobre 1994*. Paris: OECD.

OECD (2001). «Balancing Work and Family Life: Holding Parents into Paid Employment», *Employment Outlook*, Paris: OECD [pp. 129-166].

OFS - Office fédéral de la statistique (2004). Egalité entre hommes et femmes – Données, indicateurs. Neuchâtel. Disponible sur:

[http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/20/05/blank/key/unbezahlte\\_arbeit/hauptverantwortung\\_fuer\\_hausarbeiten.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/20/05/blank/key/unbezahlte_arbeit/hauptverantwortung_fuer_hausarbeiten.html) (consulté le 18.02.2008).

OPPONG Christine (1987). *Seven Roles of Women: Impact of Education, Migration, and Employment on Ghanaian Mothers*. Genève: International Labour Office, coll. Women, Work and Development.

ORFEUIL Jean-Pierre (non daté). *Accessibilité, mobilité, inégalités: regards sur la question en France aujourd'hui*. Disponible sur: <http://www.ville-en-mouvement.com/telechargement/accessibilite.pdf> (consulté le 29.09.08).

OTTES Liesbeth (1995). *Gender and the built environment: emancipation in planning, housing and mobility in Europe*. Assen: Van Gorcum.

PARAVICINI U. (1990). *Habitat au féminin*. Lausanne: PPUR.

PARAVICINI U. (1995). «Les structures urbaines existantes sont-elles une entrave pour l'égalité des sexes?», in: Preiswerk Y. & I. Milbert (textes réunis par). *Femmes, villes et environnement*. Genève: UNESCO, DDC, IUED [pp. 10-22].

PELLEGRINO Pierre (2000). *Le Sens de l'Espace. L'Époque et le Lieu*. Paris: Ed. Economica.

PREDALI Frédérique (2004). *La mobilité comme révélateur de l'évolution des modes de vie des femmes. Les tendances des pratiques des femmes en milieu de vie en Ile-de-France depuis les années 1970*. Thèse de doctorat. Paris: Université de Paris XII – Val de Marne, Institut d'urbanisme.

PROSHANSKY Harold M. (1978). «The city and self identity», *Environment and Behavior*, Vol.10, [pp.147-169].

REMY Jean (2004). «Culture de la mobilité et nouvelle forme de territorialité», in: Vodoz Luc et al. *Les territoires de la mobilité. L'aire du temps*. PPUR: Lausanne [pp. 13-42].

RENCONTRES DE DECEMBRE (2001). *Rapport final: Forum civique, convivialité et mobilité en notre ville, comment bien vivre ensemble aujourd'hui et demain*. La Chaux-de-Fonds: Club 44.

REY-DEBOVE Josette, REY Alain (2000). *Le Petit Robert dictionnaire de langue française*. Paris: Le Robert.

SCHENDELEN VAN M. (1995). «Emancipatory Policy for Mobility in the Netherlands», in: Ottes L. Poventud E. Schendelen van M., Segond von Banchet G. (eds). *Gender and the Built Environment*. Assen: Van Gorcum, [pp. 135-142].

SEN A. (1985). *Commodities and Capabilities*. Oxford: Oxford University Press.

SEN A. (1992). *Inequality re-examined*. Oxford Clarendon Press, trad. de Paul Chemla, *Repenser l'inégalité*. Paris: Seuil (2000).

SERFATY-GARZON Perla (2003). «L'appropriation», in: SEGAUD Marion et al. (éd), *Dictionnaire critique de l'habitat et du logement* [pp. 27-30]. Paris: Editions Armand Colin.

SUPER D. E. (1957). *Psychology of careers*. New York: Harper & Bros.

TREMBLAY D.-G. (2004). *Conciliation emploi-famille et temps sociaux*. Toulouse: Editions Octares.

VANDERSMISSSEN Marie-Hélène et al. (2001). *Mobilité et accessibilité: leurs effets sur l'insertion professionnelle des femmes*. Disponible sur: [www.cityshelter.org/13\\_mobil/Mobilite-emploi-femmes.pdf](http://www.cityshelter.org/13_mobil/Mobilite-emploi-femmes.pdf). (consulté le 10.08.08).

VILLE DE BURGDORF (2008). Site Internet de la Ville de Burgdorf. Disponible sur: <http://www.burgdorf.ch/> (consté le 10.08.08).

VILLE DE LA CHAUX-DE-FONDS (2002). *Rapport du Conseil Communal au Conseil général de la ville de La Chaux-de-Fonds*. La Chaux-de-Fonds: service communal d'impression.

VILLE DE LA CHAUX-DE-FONDS (2008). Site Internet de la Ville de La Chaux-de-Fonds. Disponible sur: <http://www.chaux-de-fonds.ch/> (consulté le 18.10.08).

VIRY Gil, KAUFMANN Vincent, WIDMER Eric (2008 à paraître). Etude «Job Mobilities and Family Lives in Europe» [titre provisoire].

VODOZ Luc, PFISTER GIAUQUE Barbara, JEMELIN Christophe (éds) (2004). *Les territoires de la mobilité. L'aire du temps*. Lausanne: PPUR.

VODOZ Luc, WALSER Olivier (2008). «Mobilités quotidiennes, identités et bien-être des mères de famille», in: *Actes du Colloque Mobilité spatiale, fluidité sociale du 14-16 mars*. Rennes: Université de Rennes.

VOILLAT Françoise, VUILLEUMIER Mathieu, WIDMER Gaëlle (2001). *Les déplacements des Chaux-de-Fonniers dans leur ville: enquête auprès de la population*. Neuchâtel: Institut de recherches économiques et régionales.

VON DER MÜHLL Dominique (2004). «Mobilité douce: nostalgie passéiste ou perspective d'avenir?», in VODOZ Luc et al., *Les territoires de la mobilité. L'aire du temps*. Lausanne: PPUR, Lausanne, [pp.209-224].

WALSER Olivier (2008). «Mobilités, rôles sociaux et bien-être des mères de famille», in: *Actes du Work in progress en Etudes Genre*. Lausanne: Université de Lausanne.

WALSER Olivier, VODOZ Luc (2008). *Mobilités et bien-être des mères professionnellement actives: nouvelles perceptions, nouvelles solutions?*. Communication au Workshop Genre, bien-être et capacités. Mesurer l'immensurable. Université de Genève [15 septembre 2008].

WEISMAN Leslie Kanes (1994). *Discrimination by design a feminist critique of the man-made environment*. Chicago: University of Illinois Press.

## Autres ouvrages consultés

AMAR George (2004). *Mobilités urbaines. Eloge de la diversité et devoir d'invention*. La Tour d'Aigues: éditions de l'Aube.

ARE - Office fédéral du développement territorial (2003). *Femmes et développement du territoire: L'espace construit a-t-il un sexe?*. Berne: ARE.

BAILLY Antoine (1981). *La géographie du bien-être*. Paris: PUF.

BASSAND Michel, KAUFMANN Vincent, JOYE Dominique (éds) (2007). *Enjeux de la sociologie urbaine*. Lausanne: PPUR.

BAUHARDT Christine (2004). «Politiques des transports pour la ville européenne postmoderne: une question de genre», in: ALLEMAND Sylvain, ASCHER François, LEVY Jacques, *Les sens du mouvement*. Paris: Belin [pp. 280-288].

BONOLI Giuliano, GAY-DES-COMBES Benoît (2005). «Travail à temps partiel masculin et engagement des hommes dans les tâches domestiques et familiales en Suisse», *Revue suisse de sociologie n°31 (1)*. Zurich: éditions Seismo [pp. 145-165].

BONVALET Catherine, GOTMAN Anne, GRAFMEYER Yves (éds.) (1999). *La famille et ses proches, L'aménagement des territoires*. Paris: PUF.

BOULIN Jean-Yves, MÜCKENBACKER U. (2002). *La ville à mille temps, les politiques des temps et de la ville en France et en Europe*. Tour d'Aigues: éditions de l'Aube.

BOURDIN Alain (2002). *Anthropologie de la mobilité. La mobilité généralisée*. Nantes: CSO.

BRAIS Nicole (2000). *La dimension géographique de l'articulation vie professionnelle/vie familiale: stratégies spatiales familiales dans la région de Québec*. Thèse présentée à la Faculté des études supérieures de l'Université Laval. Disponible sur: <http://www.theses.ulaval.ca/> (consulté le 11.07.2008).

BUHLMANN F., BARBEY J., KAUFMANN V., LEVY R. et WIDMER E. (2005). «Entre métropolisation et périurbanisation: dynamiques contextuelles des rôles conjugaux», *Revue suisse de sociologie*, 31, (2). Zurich: éditions Seismo [pp. 321-342].

CHAUDET Béatrice (2006). «Développer des espaces de qualité et de bien-être pour tous: une voie accessible?», in: FLEURET Sébastien (éd.), *Espaces, qualité de vie et bien-être*. Rennes: Presses universitaires de Rennes (collection Presses de l'Université d'Angers), [pp. 187-195].

COUTRAS Jacqueline (1997). «A propos de la construction sexuée de l'espace urbain», *Cahiers du Gedisst, Travail, espace et professions n°19*. Paris: L'Harmattan.

COUTRAS Jacqueline (2005). «Les inégalités sexuées entre déplacements et mobilité», in: CAPRON Guénola, CORTES Geneviève, GUETAT-BERNARD Hélène, *Liens et lieux de la mobilité: ces autres territoires*. Paris: Belin, [pp. 95-110].

FRICK Roman et al. (2006). *FuVeMo. Burgdorf Gesamtevaluation Fussgänger- und Velomodellstadt. Burgdorf Schlussbericht*. Bern: INFRAS.

GRESILLON Lucille (2006). «De l'espace de qualité à celui du bien-être: une question d'appropriation sensorielle?», in: FLEURET Sébastien (éd.), *Espaces, qualité de vie et bien-être*. Rennes: Presses universitaires de Rennes [collection Presses de l'Université d'Angers], [pp. 37-45].

GUILPAIN Geneviève (2004). «Le rêve d'un territoire neutre: utopie ou mystification?», in: BARD Christine (éd.), *Le genre des territoires: Masculin, féminin, neutre*. Angers: Presses de l'Université d'Angers [pp. 341-349].

HAICAULT Monique (2003). «Temps des femmes, Temps de villes. Discordances des temporalités quotidiennes, aménagements des temps urbain», in: Actes de la rencontre *Le droit à la ville pour tous: comment?* Région PACA: Délégation régionale aux droits des femmes et à l'égalité de la région PACA [pp. 23-37].

HEROUARD Florent (2006). «Habiter, être, bien-être: éléments de méthode pour une investigation géographique auprès des habitants», in: FLEURET Sébastien (éd.), *Espaces, qualité de vie et bien-être*. Rennes: Presses universitaires de Rennes (collection Presses de l'Université d'Angers), [pp. 89-95].

KAUFMANN Vincent (2008). *Les paradoxes de la mobilité*. Lausanne: PPUR [Collection le savoir suisse].

KAUFMANN Vincent, PATTARONI Luca (2007). *Mobilités*. EspacesTemps.net. Disponible sur: <http://espacestemp.net/document2244.html> (consulté le 10.09.08).

KELLERHALS J., WIDMER E. D., LEVY R. (2004). *Mesure et démesure du couple. Cohésion, crises et résilience dans la vie des couples*. Paris: Payot.

KERLOCH Yann (2005). *Controverses à La Chaux-de-Fonds! Analyse du rejet d'un projet d'aménagement urbain: le projet «zone de rencontre»*. Mémoire de licence en géographie. Université de Neuchâtel.

MACQUAT Jacques, SFAR Doris, TORRENT Chantal (2002c). *Un projet de cité: Plan directeur de la mobilité urbaine, rapport justificatif*. Lausanne et La Chaux-de-Fonds: C.E.A.T.

MAILLAT Denis, KEBIR Leila (2005). «Pour une géographie du bien-être, bilan et perspectives», in: ASDRLF, *Villes et territoires face aux défis de la mondialisation*. Dijon: Actes du XLI<sup>e</sup> colloque de l'ASRDLF (5-7 sept. 2005).

NUSSBAUM M.C. (2000). *Women and Human Development: the Capabilities Approach*. Cambridge: The Press Syndicate of the University of Cambridge.

OFFNER Jean-Marc (2006). *Les plans de déplacements urbains*. Paris: La documentation française.

STADT BURGDORF (2000). *Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf. Bericht des Arbeitgruppe. Sicherheit im öffentlichen Raum*. Burgdorf: Stadt. Burgdorf.

STADT BURGDORF (2001). *Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf. Bericht des Arbeitgruppe. Schulwegsicherheit Burgdorf*. Burgdorf: Stadt Burgdorf

STADT BURGDORF (2006). *Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf. Abschlussbericht 1996-2006*. Burgdorf: Stadt Burgdorf.

STRUB Silvia, BAUER Tobias (2002). *Répartition du travail entre les sexes. Etat des lieux Etude comparative de la répartition du travail non rémunéré et rémunéré dans les familles en Suisse et au niveau international*. Berne: Bureau fédéral de l'égalité entre femmes et hommes.

VUAGNIAUX Rachel (2005). *Temps de la ville – Temps des femmes, une relation inconciliable?*. Mémoire de licence sous la direction du Prof. Antonio DA CUNHA. Université de Lausanne.



## ANNEXE 1: formulaire d'enquête



### Se déplacer à La Chaux-de-Fonds:

#### Enquête sur la mobilité des mères de famille professionnellement actives

Réalisée avec l'appui de la Ville de la Chaux-de-Fonds et l'Association de Parents d'Elèves des Montagnes Neuchâteloises



Pouvoir se déplacer librement au sein de son quartier ou de sa ville est un facteur très important de bien-être et de qualité de vie. Toutefois, cette mobilité peut également devenir une source de nuisances non négligeable, affectant autant la santé que l'environnement proche.

Notre étude a comme objectif de mieux comprendre les besoins et les pratiques des mères de famille en termes de déplacements quotidiens. Concilier en une seule journée les trajets dictés par une vie de famille avec ceux qu'une activité professionnelle exige, relève souvent du parcours d'une combattante, notamment dans les familles monoparentales! Les espaces aménagés de votre ville et l'offre en transport public, par exemple, vous aident-ils dans la réalisation de vos nombreuses tâches? Nous souhaitons en savoir plus. Dans la perspective d'éventuelles améliorations, votre point de vue compte. Une partie de votre bien-être et celui de votre ménage est en jeu!

Le questionnaire ci-joint nous permet d'entrer en contact avec vous. Nous espérons vivement que vous serez nombreuses à répondre à notre appel.

**Merci d'avance pour votre aide et votre participation!**

#### Qui sommes-nous?

Financée par le Secrétariat d'Etat à l'éducation et à la recherche (SER), cette étude s'inscrit dans le programme européen de recherche COST A-34: "Genre et Bien-Être: Travail, Famille et Politiques publiques". Elle est réalisée par une équipe de chercheurs de la Communauté d'études pour l'aménagement du territoire (C.E.A.T.) rattachée à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL).

Si vous souhaitez des compléments d'information concernant cette recherche, n'hésitez pas à vous adresser aux personnes suivantes:

Luc Vodoz  
tél.: 021 693 41 57  
luc.vodoz@epfl.ch

Olivier Walser  
tél.: 021 693 41 63  
olivier.walser@epfl.ch

Communauté d'études pour l'aménagement du territoire  
EPFL ENAC INTER CEAT • BP • Station 16 • CH-1015 Lausanne • tél. +41 21 693 41 65 • fax +41 21 693 41 54 • <http://ceat.epfl.ch>

**Questionnaire à l'intention des interlocutrices éventuelles**

Exercez-vous une activité professionnelle? ☐ Oui ☐ Non  
 Si oui, quel est votre taux d'occupation (en %): .....  
 Niveau de formation: ☐ Non-qualifié ☐ CFC ☐ HES ou université

Seriez-vous disposée à nous consacrer environ 30 minutes pour un entretien?  
☐ Oui ☐ Non

Quelle distance sépare votre domicile de votre lieu de travail?  
☐ 0-1km ☐ 1-3km ☐ 3-10km ☐ Plus de 10km  
 Combien de temps mettez-vous pour vous y rendre (1 trajet)? .....

Quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous régulièrement pour rejoindre votre lieu de travail?

☐ Marche ☐ Vélo ☐ Transport public ☐ Voiture  
☐ Autre (à préciser): .....

Combien d'enfants avez-vous? .....  
 Age de(s) enfant(s) .....  
 Accompagnez-vous régulièrement votre/vos enfant(s) à l'école?  
☐ Oui ☐ Non  
 Famille monoparentale: ☐ Oui ☐ Non

**Si oui**, merci de nous indiquer:

Vos nom et prénom: .....

Vos disponibilités de mi-septembre à fin novembre 2007 (par plages horaires, ex.: lundi 16h00 – 18h00)

Lundi: .....

Mardi: .....

Mercredi: .....

Jeudi: .....

Vendredi: .....

Le ou les numéros de téléphone où nous pouvons vous joindre pour convenir d'un rendez-vous:

 .....  .....

Votre adresse courriel: .....@.....

**Merci de retourner ce questionnaire à l'enseignant(e) de votre enfant au plus tard le 17 septembre 2007. Il/elle nous le fera parvenir.**

*Les questionnaires, de même que les entretiens, seront traités de manière confidentielle. Par conséquent, votre nom ne figurera à aucun moment dans l'analyse et la présentation des résultats de notre étude*

## ANNEXE 2: guide d'entretien

### GUIDE UTILISE LORS DES ENTRETIENS AVEC LES MERES PROFESSIONNELLEMENT ACTIVES

Thématiques et questions abordées (durée de l'entretien environ 1 heure)

---

#### **MOBILITE ET MODE DE VIE** (généralités)

- **Descriptif général des trajets journaliers.** Déplacements en termes horaire, kilométrique, mode de transport utilisé, etc. (questions identiques sur les trajets quotidiens du conjoint)
- **Générateurs principaux et réguliers de mobilité quotidienne.** Raisons qui motivent directement vos déplacements: Emploi? Enfant? Achat? Loisirs? Localisation: services, logement? etc. (questions identiques sur les trajets quotidiens du conjoint)
- **Données personnelles et organisation de la vie quotidienne.** Questions sur:
  - Données de type *spatio-temporel*: localisation "résidence, école, emploi", "ressources en mobilité" à disposition (arrêt bus, moyen de locomotion, nbr de voitures,
  - Données de type *socio-économique*: nombre d'enfants et âge, situation familiale, type d'activité professionnelle et % (aussi pour conjoint), mode de garde éventuel (grand-maman, nounou, voisins, etc.)

#### **MOTILITE, RESSENTI ET PERCEPTION**

- **Perception générale de la problématique "mobilité".** Du général (type "pollution") au personnel (type "horaire du bus en bas de chez moi"). Lors de vos déplacements quotidiens, quels sont les éléments qui vous posent problèmes?
- **Déplacements comme liberté ou contrainte.** Vos trajets quotidiens sont plutôt "une liberté permettant de faire..." ou une contrainte supplémentaire à faire... (avec exemples)? Se déplacer représente un choix ou une obligation? Quelle est votre marge de manœuvre (niveau de liberté ou d'obligation par type de déplacement)?
- **Les déplacements pour vous.** Existe-t-il des trajets que vous faites uniquement pour vous? Quels sont-ils? Dans quels buts et pour quelles destinations? Percevez-vous ces trajets différemment que ceux que vous faites pour les autres (enfant, mari, etc...).
- **Les déplacements pour les autres.** Avant... (sans enfants), sentiez-vous différentes dans vos déplacements? Depuis leurs arrivées, quels changements notez-vous?
- **Mobilité non assouvie et monde idéal.** Y a-t-il des déplacements impossibles à réaliser? Quels besoins (nécessitant des déplacements) ne pouvez-vous pas assouvir? Pour quelles raisons? Dans une ville idéale, comment envisageriez-vous vos trajets, ceux de vos enfants, et ceux de votre ménage?

**ROLES SOCIAUX ET REPARTITION DES TACHES (H-F)**

- **Rôles sociaux et emploi du temps.** Au sein d'une même journée avez-vous le sentiment d'occuper différents rôles? Si oui, quels sont-ils? Existe-t-il des différences entre matin – midi – soir, entre les jours de la semaine (mercredi, week-end, etc...) Cette *fragmentation* éventuelle des rôles et/ou tâches influence-t-elle vos déplacements (quantitativement, qualitativement)? (questions identiques sur les trajets quotidiens du conjoint)
- **Répartition des tâches.** Par rapport à votre mari, avez-vous par exemple le sentiment de vous déplacer davantage? Quelles différences y a-t-il entre ses *mobilités* et les vôtres? A quoi ces différences (éventuelles) sont-elles dues?
- **Perception des différences de mobilité (H-F).** Quelles perceptions avez-vous de ces différences? (agréables, souhaitées, normales, pénibles, frustrantes, etc.). Est ce qu'il faudrait (et comment) agir sur ces différences? Echangeriez-vous votre rôle avec celui de votre mari?

**GESTION DE LA MOTILITE**

- **Prise en considération et participation.** Avez-vous le sentiment que les "décideurs" répondent suffisamment à vos différents rôles sociaux et besoins spécifiques (de mères professionnellement actives)? Avez-vous le sentiment d'être assez entendue? Etes-vous engagée dans la vie associative et/ou politique? Souhaiteriez-vous l'être davantage? Sous quelle forme?
- **Perspectives.** Quelles sont vos suggestions pour améliorer, le cas échéant, la situation et les modalités de vos déplacements?

## ANNEXE 3: exemples de fiches objectifs

### PROJET DE CITE DE LA CHAUX-DE-FONDS

Fiche «mobilité et aménagement urbain à l'échelle des secteurs de la ville» l'exemple du centre-ville

<b>Objectifs prioritaires:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• permettre la ré-appropriation du centre-ville par les habitants et en faire un lieu de convivialité;</li> <li>• le préserver de l'impact de la circulation automobile.</li> </ul>
<b>Fonction caractéristique:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• espace multi-fonctionnel;</li> <li>• lieu de prédilection pour les activités commerciales, culturelles, sociales et récréatives (espace de rencontre).</li> </ul>
<b>Caractéristiques du bâti:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vieille Ville;</li> <li>• ville en damier.</li> </ul>
<b>Type de mobilité à promouvoir:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• lente, non ou peu polluante (cheminements et espaces piétonniers, cyclistes);</li> <li>• trafic d'accès au centre pour les automobilistes.</li> </ul>
<b>Mesures en matière de mobilité:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• diminution des conflits entre les différents modes de transport (séparation des trafics);</li> <li>• cheminements piétonniers conçus dans le souci de la sécurité et du confort des usagers;</li> <li>• création de zone(s) piétonne(s): déterminer les localisations optimales (en fonction de la fréquentation et l'animation des lieux) et concevoir les aménagements appropriés;</li> <li>• repenser le POD: de l'effet barrière à la restitution des espaces aux piétons;</li> <li>• délester le centre du trafic motorisé traversant (réorganisation des flux de circulation).</li> </ul>
<b>Mesures en matière de stationnement:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• assurer l'accessibilité du centre par la mise à disposition des places en nombre suffisant;</li> <li>• limiter le stationnement dans le temps (horodateurs, zones bleues, parking privés);</li> <li>• réduire le nombre de places de parc sur la voie publique;</li> <li>• vérifier l'organisation et l'ordonnancement des places de parc.</li> </ul>

<b>Mesures dans le domaine l'urbanisme:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• définir le périmètre sur lequel appliquer les mesures spécifiques au centre;</li><li>• rendre le centre plus «lisible» et identifiable en tant que tel (éléments emblématiques, éléments de démarcation);</li><li>• valorisation de la trame urbaine en damier;</li><li>• revaloriser la «colonne vertébrale» de la ville (POD), sur tout ou partie, comme emblème et lieu central de la ville;</li><li>• consolider la centralité, en restant attentif à la localisation des zones affectées aux activités commerciales.</li></ul>
<b>Mesures et actions connexes:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• impliquer les commerçants du centre dans une stratégie de valorisation du centre-ville, en adoptant des modalités d'intervention basées sur des démarches partenariales;</li><li>• maintenir et développer la qualité des équipements et prestations publics et privés (services, produits, service à la clientèle).</li></ul>

## VERKEHRSRICHTPLAN BURGDORF

<b>Verkehrsrichtplan Burgdorf</b>		<b>Objektblatt 3.1</b>	
<b>Themengruppe</b>		Zonensignalisation und Verkehrsregime	
<b>Vorhaben</b>		Verkehrsberuhigung in den Quartieren	
<b>Federführung:</b>		Stadt Burgdorf, Baudirektion	
<b>Weitere beteiligte Stellen:</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton Bern, Tiefbauamt</li> <li>• Stadt Burgdorf, Sicherheitsdirektion</li> <li>• Quartiervereine</li> </ul>	
<b>Stand der Koordination</b>			
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung			
<b>Zielsetzung:</b>		Verbesserung der Verkehrssicherheit, Verminderung der Lärmimmissionen, (Vermeidung von Durchgangsverkehr im Stadtgebiet ausserhalb der verkehrsorientierten Strassen), Erhöhung der Wohnqualität	
<b>Beschreibung:</b>		Mit der Einführung flächendeckender Tempo-30-Zonen in der Stadt Burgdorf wird der quartierfremde Verkehr auf die verkehrsorientierten Strassenachsen kanalisiert. Innerhalb dieser Zonen sind alle Strassen gleichberechtigt. Innerhalb der Tempo-30-Zonen sind - bei entsprechendem Interesse der Quartierbevölkerung - Teilgebiete mit Begegnungszonen möglich.	
<b>Nächste Schritte:</b>		Umsetzung der flächendeckenden Tempo-30-Zonen. Dies ist im Allgemeinen ohne umfangreiche bauliche Massnahmen möglich. Einzelne Strassenabschnitte sind dahingehend zu überprüfen, ob sie ohne bauliche Massnahmen den Anforderungen einer T30-Zone entsprechen oder ob es solche braucht.	
<b>Termine:</b>			
Tempo 30 flächendeckend <input checked="" type="checkbox"/> bis 2007 <input type="checkbox"/> 2008 bis 2012 <input type="checkbox"/> 2013 bis 2017			
<b>Kosten:</b>			
Realisierung flächendeckend <input type="checkbox"/> <100'000 <input checked="" type="checkbox"/> 100'000 - 500'000 <input type="checkbox"/> 500'000 - 1'000'000 <input type="checkbox"/> >1'000'000 <input type="checkbox"/> nicht bezifferbar			
<b>Abhängigkeiten:</b>			
OB 1.3 Vision Zero: Verkehrssicherheit OB 4.1 Parkierung Innenstadt und Anwohnerprivilegierung			